40
6256

4a

6256

40
6256

25 Betriebsjahre

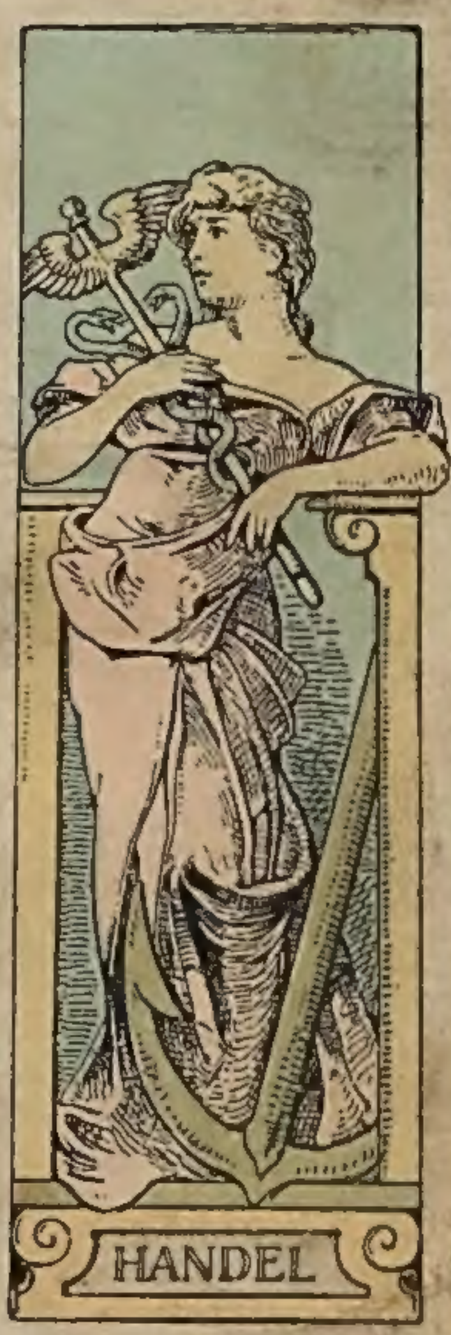
der

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn

vom 31. März 1873 bis 31. März 1898

von

WERNER GLANZ
Direktor der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.



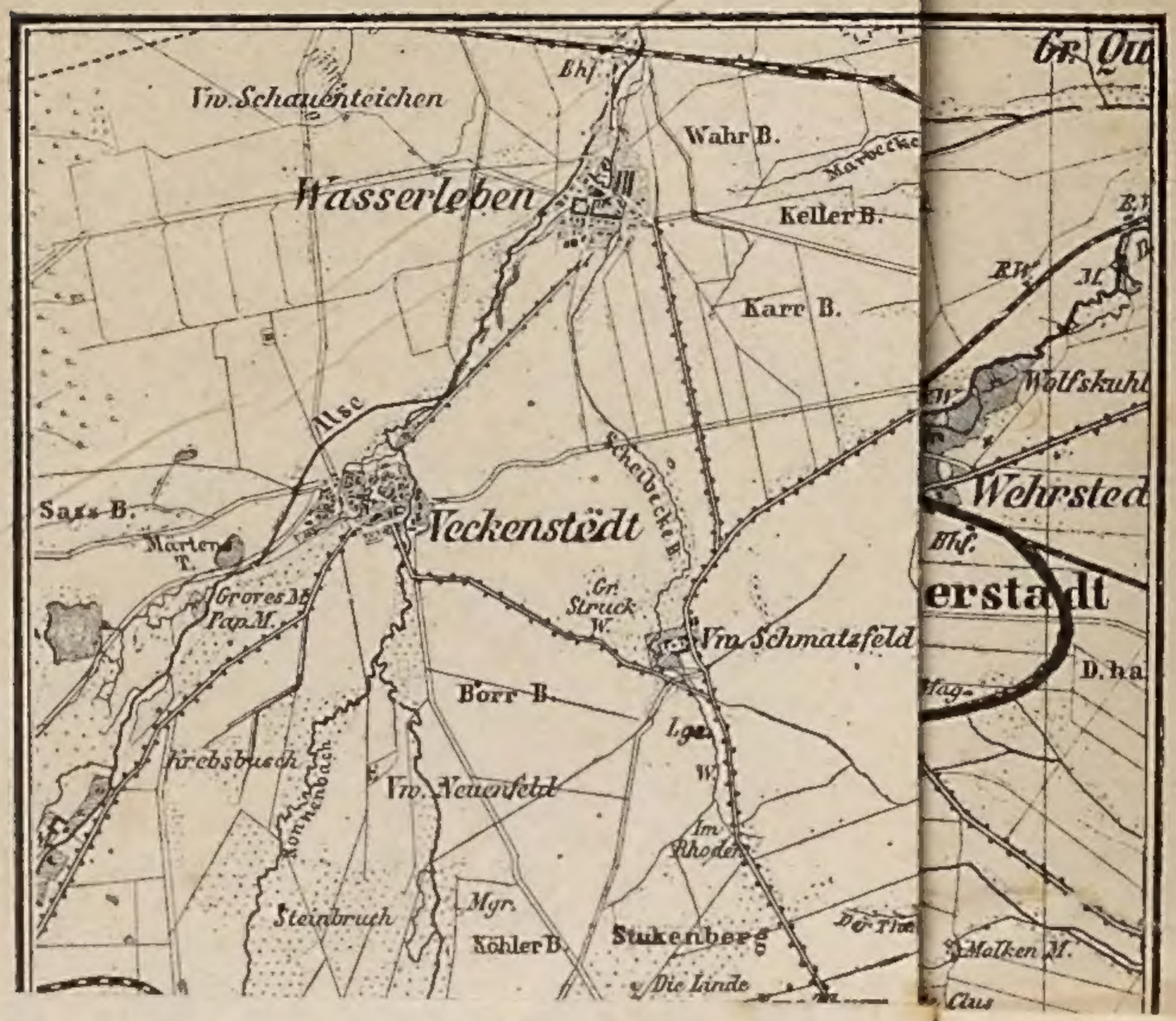
Bad Harzburg.
VERLAG VON H. WOLDAG.
1898.

249 A

A. W. Zickfeldt, Osterwieck (Harz).

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Bayerische
Staatsbibliothek
München


Vw. Schauenteichen
Bhf.
Wahr B.
Wasserleben
Keller B.
Karr B.
Alse
Sachs B.
Marter T.
Teckenstedt
Gr. Struck W.
Vw. Schmatzfeld
Borr B.
Krebsbusch
Vw. Neuenfeld
Steinbruch
Myr.
Köhler B.
Stukenberg
Die Linde
Wolfskuhl
Wehrsted
Bhf.
D. ha
Molken M.

439
1910

DEUTSCHE REICHSBAHN-GESELLSCHAFT * Reichsbahndirektion Osten in Frankfurt (Oder)

Dargereicht

von dem

AUFSICHTSRATH

und der

DIREKTION

der

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

---

31. März 1898.

VIII a 2 Nr. 4371

439/1910

Zum gefl. Andenken Dr. 68 Jahr 1898

25 Betriebsjahre

der

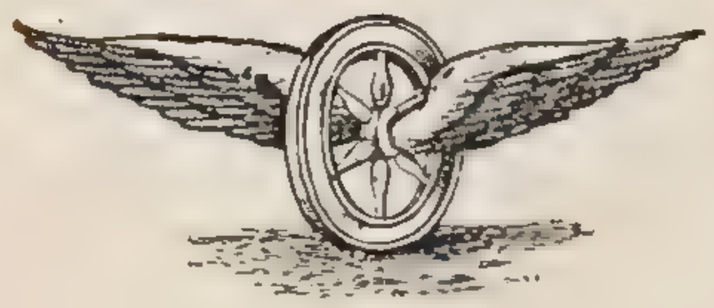
Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn

vom 31. März 1873 bis 31. März 1898

von

WERNER GLANZ

Director der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.



Bad Harzburg.

VERLAG VON H. WOLDAG.

1898.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Am 31. März dieses Jahres sind 25 Jahre im Strome der Zeiten dahingerollt, seitdem auf der Bahnlinie von Halberstadt nach Blankenburg der Betrieb eröffnet wurde. 25 Jahre sind im Leben einer Eisenbahn eine lange Zeit, eine Zeit harter Arbeit und Mühen und für diejenigen, welche sie mit durchlebten, sind es Kriegsjahre gewesen. Wenn daher in den nachfolgenden Zeilen versucht werden soll, eine kurze Entwickelungsgeschichte der verflossenen 25 Betriebsjahre zu geben, so wird damit in erster Reihe der Zweck verfolgt, den im Dienste der Gesellschaft thätig gewesenen und den noch heute thätigen Mitarbeitern eine freundliche Rückerinnerung zu gewähren an Alles, was sie während dieser Zeit für das Unternehmen gewirkt, gestrebt und geschaffen haben.

Aber auch für weitere Kreise der Fachgenossen und Laien wird diese Skizze der Entwickelung des Unternehmens der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn von Interesse sein, da dasselbe einen eigenartigen Charakter besitzt und nach einer Richtung hin vorbildlich geworden ist für alle Eisenbahnen, nämlich für den Bau von Gebirgseisenbahnen nach dem combinirten Reibungs- und Zahnstangensystem Abt.

A. Bau und Inbetriebnahme der Stammbahn.

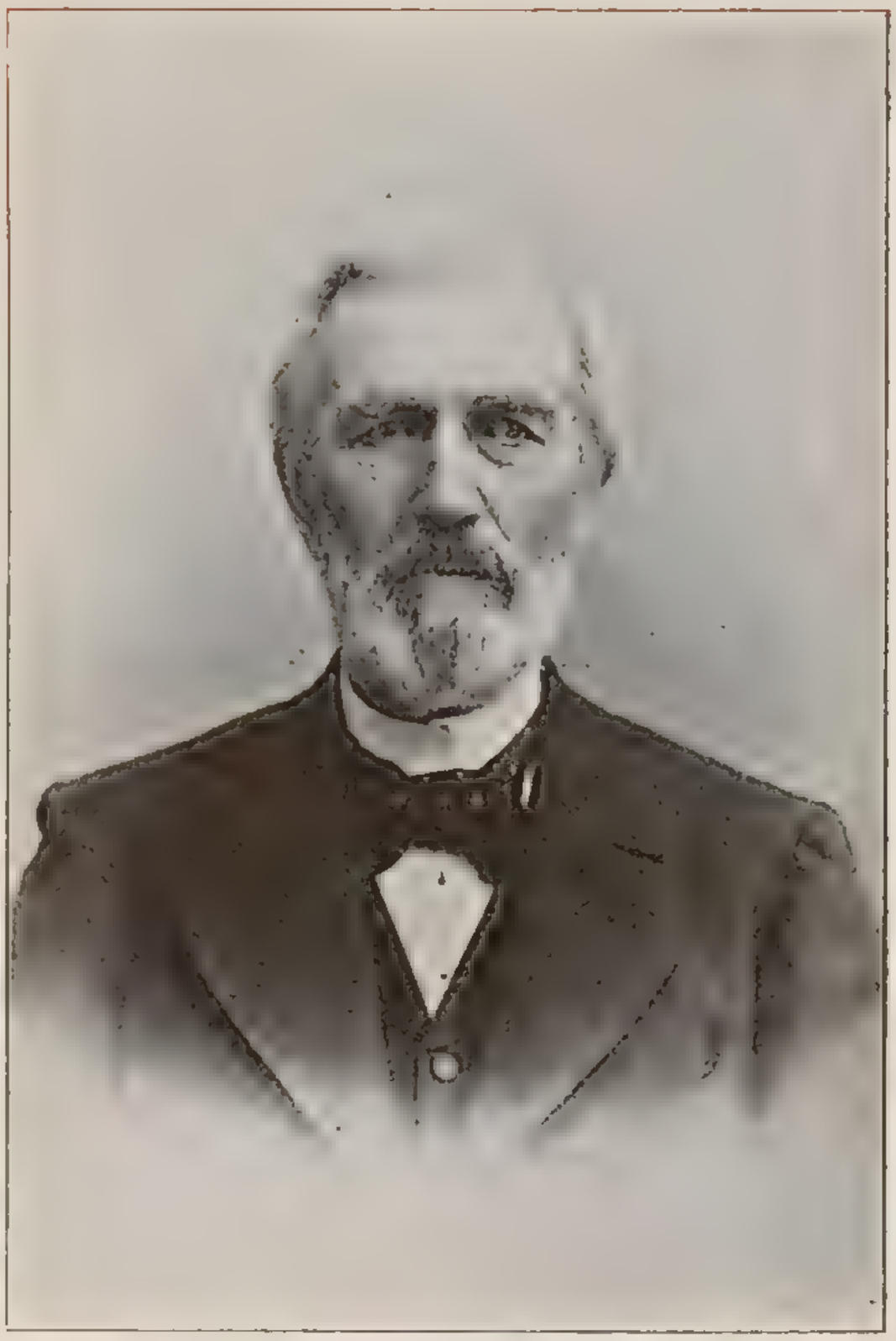
In den Jahren 1860—1870 erstrebte die Einwohnerschaft der braunschweigischen Kreisstadt und Sommerresidenz des Herzogs, Blankenburg a/H., lebhaft eine Verbindung an die Eisenbahnlinien der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft und zwar nach Halberstadt. Dem Umstande, dass die fiskalischen Braunschweigischen Hüttenwerke des Harzes an die Firma J. L. Eltzbacher & Co. in Köln verkauft waren, und diese ein Interesse daran hatte, den Erzeugnissen ihrer im Harz gelegenen Werke ein leichter zugängliches Absatzgebiet durch

derselbe am 31. März 1873 nach einer Dauer von 2 Jahren 10 Monaten mit der Eröffnung des Betriebes auf der gesammten Linie.

Die Bahnlinie beginnt in dem vereinigten Güter- und Personenbahnhofe der vormals Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft „Halberstadt“, zieht in weitem Bogen fast um die ganze Stadt herum und läuft von hier aus in ziemlich gerader Linie bis zu dem preussischen Orte Langenstein, berühmt durch seine in den Sandsteinfelsen eingebauten Höhlenwohnungen, und alsdann in ½ stündiger Entfernung an dem grossen braunschweigischen Dorfe Boernecke vorüber durch den Heerswald nach Blankenburg a./Harz, wo ein Kopfbahnhof errichtet wurde. Die Mitbenutzung des Halberstädter Bahnhofs wurde durch einen bereits am 4. October 1872 mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft abgeschlossenen Vertrag geregelt, und hierdurch die Anlage eines besonderen Bahnhofes in Halberstadt nicht erforderlich.

In Berücksichtigung der Nichtausführung desselben und einer stattgefundenen Abkürzung der Bahnlinie stellte das Bankhaus J. L. Eltzbacher & Comp. der Gesellschaft am 1. Juli 1873, von welcher Zeit ab der Betrieb auf Rechnung der Gesellschaft geführt wurde, einen Reserve-Baufonds von 50000 Thalern zur Verfügung, aus welchem die noch nöthig gewordenen Arbeiten und Anschaffungen der ersten Zeit gedeckt wurden, soweit dieses hiermit möglich war.

Bezüglich der Staatsaufsicht unterstand die Eisenbahn-Gesellschaft während der verflossenen 25 Jahre sowohl der Herzoglich Braunschweigischen als der Königlich Preussischen Staatsregierung. Als Eisenbahn-Commissare fungirten seitens der Braunschweigischen Regierung von 1873—1880 Herr Graf Görtz Wrisberg, späterer Staatsminister und Mitglied des Regentschaftsrathes, und von 1880 bis jetzt, der Herr Finanzdirektor, jetzige Präsident Kybitz, seitens der Preussischen Regierung Herr Geheimer Regierungsrath v. Düring und von 1875—1895 bis zur Neuorganisation der preussischen Staatseisenbahnen, Herr Geheimer Ober-Regierungsrath Bensen. Letzterer sowie namentlich aber Herr Präsident Kybitz haben in ihrer amtlichen Thätigkeit in hervorragender Weise an der Entwickelung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn mitgewirkt, indem sie das Unternehmen in schwierigen Zeiten mit ihrem Rathe ge-



Civil-Ingenieur Heinrich Hecht,

Erbauer der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

fördert und unterstützt haben. Es sei mir daher Namens der Gesellschafts-Organe gestattet, auch an dieser Stelle den beiden genannten Herren Commissaren unseren tiefempfundenen Dank auszusprechen.

Nach der Neuorganisation der Königlich Preussischen Staatseisenbahn ist der Königliche Eisenbahn-Direktions-Präsident Herr Reitzenstein in Hannover zum Königlichen Commissar für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn bestellt worden.

Um den Charakter der Stamm-Bahn, welche als eine Hauptbahn erbaut ist, nunmehr mit einigen Worten zu kennzeichnen, lasse ich eine kurze Beschreibung der wichtigsten Verhältnisse derselben folgen.

Bahnplanum: Das Planum ist eingleisig hergestellt und besitzt sowohl auf den Dämmen wie in den Einschnitten eine Breite von 5,40 Metern, die Böschungen eine Neigung von 1 : 1,5.

Hauptgleis: Die Gesammtlänge des Hauptgleises vom Anfange des Halberstädter bis an das Ende des Blankenburger Bahnhofs beträgt 18,279 Kilometer, von denen 12,5 km auf königlich preussischem und 5,779 km auf herzoglich braunschweigischem Gebiete liegen. Die Entfernung zwischen den Stationen, wie solche den Tarifen zu Grunde gelegt ist, beträgt von Mitte des Bahnhofs Halberstadt

Halberstadt-Langenstein	9,8 km
Langenstein-Boernecke	4,9 „
Boernecke-Blankenburg	4,1 „
	18,8 km

Die Stationen sind untereinander und mit dem Bahnhofe Halberstadt durch eine Telegraphen-Leitung verbunden und sämmtlich mit Morse-Schreibapparaten ausgerüstet.

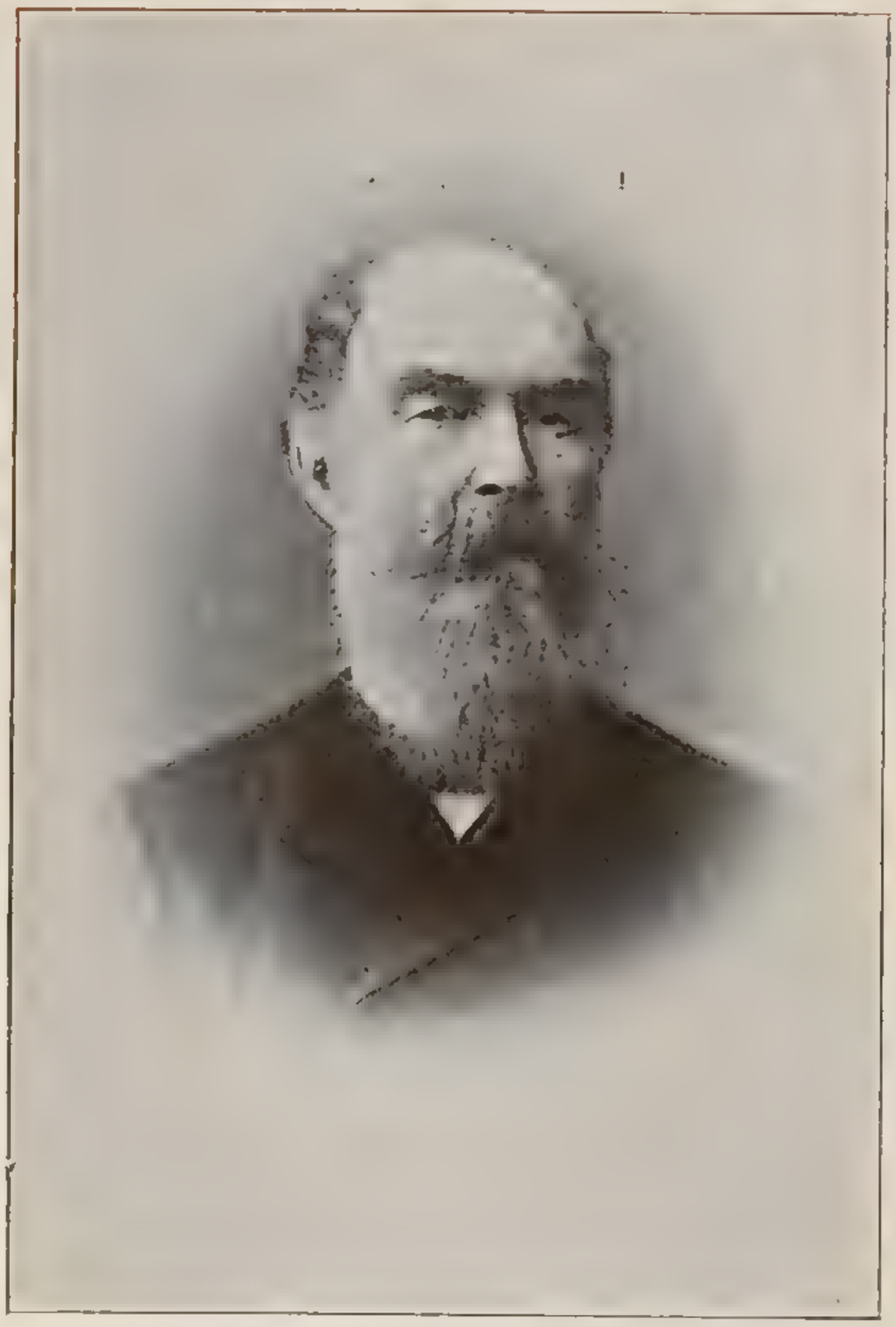
Nebengleise waren vorhanden:

in Langenstein	821 Meter
„ Boernecke	229 „
„ Blankenburg	2516 „
	3566 Meter.

Die Bahn besitzt 10,643 km gerade Linie und 7,627 km Curven, deren Radius von 411 m bis 1828 m variirt.

Die Niveau-Verhältnisse sind in der Richtung von Halberstadt nach Blankenburg

horizontale Strecken	6,956 km
Steigungen von 1 : 284 bis 1 : 100 .	10,017 „
Gefälle von 1 : 500 bis 1 : 100 . . .	0,906 „



Se. Excellenz Graf Görtz-Wrisberg,
derzeitiger Vorsitzender des Herzogl.-Braunschweig. Eisenbahn-Commissariats.

Die grösste Länge der grössten Steigung von 1 : 100 beträgt 3,333 km und liegt dicht vor dem Bahnhof Langenstein.

Die Bahn besitzt 22 Ueberwege im Niveau, von denen damals 10 mit Schiebe- und 12 mit Zug-Wegeschranken versehen waren.

Die Höhenlage über dem Amsterdamer Pegel beträgt in Halberstadt 112,110 m, in Blankenburg 198,21 m, mithin ist eine Höhendifferenz zwischen beiden Orten von 86,10 m vorhanden.

Der Oberbau bestand im Hauptgleise aus kräftigen Vignolschienen aus Eisen von 6,6 m Länge, 130 mm Höhe und einem Gewicht von 34,33 kg pro lfdm, welche auf eichenen Querschwellen befestigt waren, 7 Querschwellen auf eine Schienenlänge. Die Stösse waren schwebend angeordnet und durch Flachlaschen mit je 4 Schrauben verbunden. In den Nebengleisen waren alte eiserne Schienen niedrigen Profils verlegt von nur 90 mm Höhe und 5,5 m Länge mit einem Gewicht von 27 kg pro lfd. Meter.

An Kunstbauten besitzt die Bahn eine grössere aus Sandsteinquadern über den Goldbach aufgeführte Brücke von 7,04 m Breite, 18,28 m Länge bei einer Höhe von 10,1 m.

Der Betrieb wurde eröffnet mit einem Bestande von 2 Lokomotiven, zu welchen im Laufe des Jahres 1873 noch eine aus Mitteln des Reserve-Baufonds für den Preis von 14072 Thalern beschaffte dritte Lokomotive „Blankenburg“ hinzukam. Letztere ist eine 2/2 gekuppelte Rangirmaschine nach System Krauss in München, bei welcher die Wasserkasten unter dem Kessel liegen und zugleich den Rahmen der Maschine bilden. Die Auflage des Kessels erfolgt auf den beiden vorderen Tragfedern und einer hinteren Querfeder, also auf drei Punkten. Die beiden ersten vorhandenen Personen-Lokomotiven sind 2/2 gekuppelte Maschinen (System Behne-Kool) „Langenstein“ und „Ziegenkopf“.

Die Eigenthümlichkeit der Bauart dieses Systems besteht bekanntlich darin, dass das überhängende Gewicht der langen Feuerkiste durch die erste Tenderachse getragen wird, weshalb der Tender durch Universal-Hängeeisen mit der Lokomotive verbunden ist.

Die Maassverhältnisse, Beschaffungspreise und sonstigen Daten sind in einer Tabelle I mit den übrigen später beschafften Lokomotiven vereinigt.

Präsident Kybitz,

Vorsitzender des Herzoglich-Braunschweig. Eisenbahn-Commissariats, Nachfolger Sr. Excellenz des Herrn Graf Görtz-Wrisberg.

Die Zahl der Personenwagen betrug 7 Stück und zwar 2 achsige mit

Sitzplätzen	in	I.	Classe	16
„	„	II.	„	64
„	„	III.	„	204
			Im Ganzen mit	284 Sitzplätzen.

Es waren vorhanden

Gepäckwagen		3 Stück
Güterwagen	bedeckte	15 „
„	offene	42 „
		60 Stück.

Die spätere Entwickelung der Personenwagen und Güterwagen ist in einer Tabelle II übersichtlich zusammengestellt.

Die Organisation der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft bestand in einem Verwaltungsrath, der die Geschäfte der Gesellschaft führte, und in dessem Auftrage ein Betriebsdirektor den gesammten Betrieb und Verkehr leitete.

Der Verwaltungsrath bestand aus folgenden Herren:

von 1873—1875

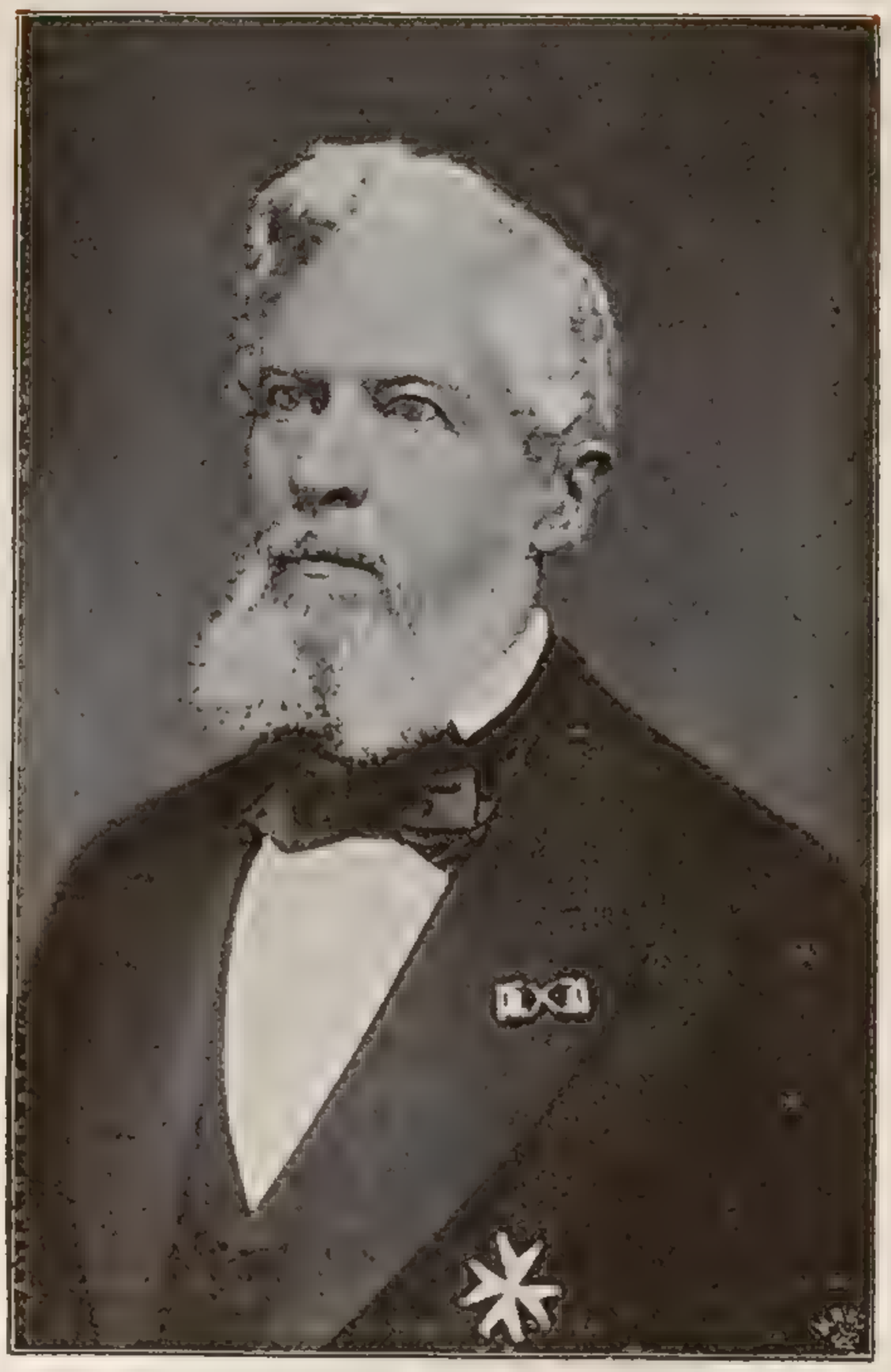
1. Stadtrath Ferdinand Rittmeyer in Braunschweig, Vorsitzender,
2. Bürgermeister Otto in Blankenburg,
3. Kaufmann Moritz Eltzbacher in Köln,
4. Dr. jur. A. Aronheim in Braunschweig,
5. Jacob Löb Eltzbacher, Chef des Hauses Eltzbacher, Köln, † Septbr. 1875,
6. Finanzrath P. W. Wolff in Braunschweig (schied nach kurzer Zeit aus),

von 1875—1880

1. Geheimen Finanzrath a. D. Gravenhorst, Braunschweig (Vorsitzender),
2. Notar Horst in Braunschweig (Stellvertreter des Vorsitzenden),
3. Kaufmann Moritz Eltzbacher in Köln,
4. „ Julius Eltzbacher in Amsterdam,
5. Obergerichtsadvokat und Notar Otto in Blankenburg,

von 1880—1882

1. Geheimen Finanzrath a. D. Gravenhorst, Braunschweig (Vorsitzender),



Geheimrath Freiherr von Düring,
derzeitiger Vorsitzender des Königl.-Preuss. Eisenbahn-Commissariats.

2. Kaufmann Moritz Eltzbacher, Köln, (Stellvertreter des Vorsitzenden),
3. Kaufmann Julius Eltzbacher in Amsterdam,
4. Justizrath Otto in Blankenburg a/H.,
5. Rechtsanwalt Hollandt II in Braunschweig,

von 1882—1885

1. Geheimen Finanzrath a. D. Gravenhorst, Braunschweig (Vorsitzender),
2. Kaufmann Moritz Eltzbacher, Köln (Stellvertreter des Vorsitzenden),
3. Präsident a. D. Jonas, Berlin, Direktor der Deutschen Bank daselbst,
4. Justizrath Otto in Blankenburg a/H., † 1. December 1886,
5. Rechtsanwalt Hollandt II in Braunschweig.

Für die Leitung des Betriebes hatte der Verwaltungsrath noch vor Eröffnung desselben einen Mann gewonnen, dessen Name untrennbar mit der Entwickelungsgeschichte der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn verbunden bleiben wird, und der sich, wie ich an anderen Stellen noch ausführen werde, sehr grosse Verdienste um die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft erworben hat.

Dieser Mann war der frühere Ober-Maschinenmeister der Kursk-Charkow-Asow'schen Bahn in Russland, Herr Albert Schneider, geboren am 30. November 1833 als Sohn des braunschweigischen lutherischen Pfarrers Schneider in Trautenstein im Harz.

Herr Schneider fungirte in den Jahren 1873—1886 als Betriebsdirektor in Vollmacht des Verwaltungsraths und hierauf, nachdem in Folge der neuen Actien-Gesetzgebung auch eine veränderte Organisation der Gesellschaftsorgane wünschenswerth wurde, indem der Verwaltungsrath in einen Aufsichtsrath verwandelt und die Leitung der Geschäfte einer Direktion mit dem Sitz in Blankenburg a/Harz übertragen wurde, als einziges Mitglied dieser Direktion noch in der Zeit von 1886 bis Ende September 1892, wo derselbe in Rücksicht auf ein rheumatisches Leiden die Direktorialgeschäfte niederlegte und in den Aufsichtsrath übertrat.

Geheimer Oberregierungsrath Bensen,
Vorsitzender des Königl.-Preuss.
Eisenbahn-Commissariats.
Nachfolger des Herrn Geheimrath Freiherrn
von Düring.

Der Aufsichtsrath der Gesellschaft bestand seit dem Jahre 1886 aus folgenden Herren:

1886—1892.

1. Rechtsanwalt Hollandt in Braunschweig (Vorsitzender).
2. Moritz Eltzbacher in Köln (Stellvertreter d. Vorsitzenden).
3. Königl. Eisenbahn-Direktions-Präsident a. D. Jonas, Berlin (schied 1892 aus).
4. Rittmeyer, derzeitiger Bürgermeister von Blankenburg († 1886).
5. Commerzienrath Salomon in Braunschweig.
6. Oberbürgermeister Bödcher in Halberstadt.

1892—1895.

1. Rechtsanwalt Hollandt in Braunschweig (Vorsitzender). († 1894).
2. Geheimen Baurath Schneider-Harzburg (Stellvertreter des Vorsitzenden).
3. Oberbürgermeister Bödcher-Halberstadt.
4. Commerzienrath Wolff in Braunschweig.
5. Eisenbahndirektor a. D. Schrader in Berlin.

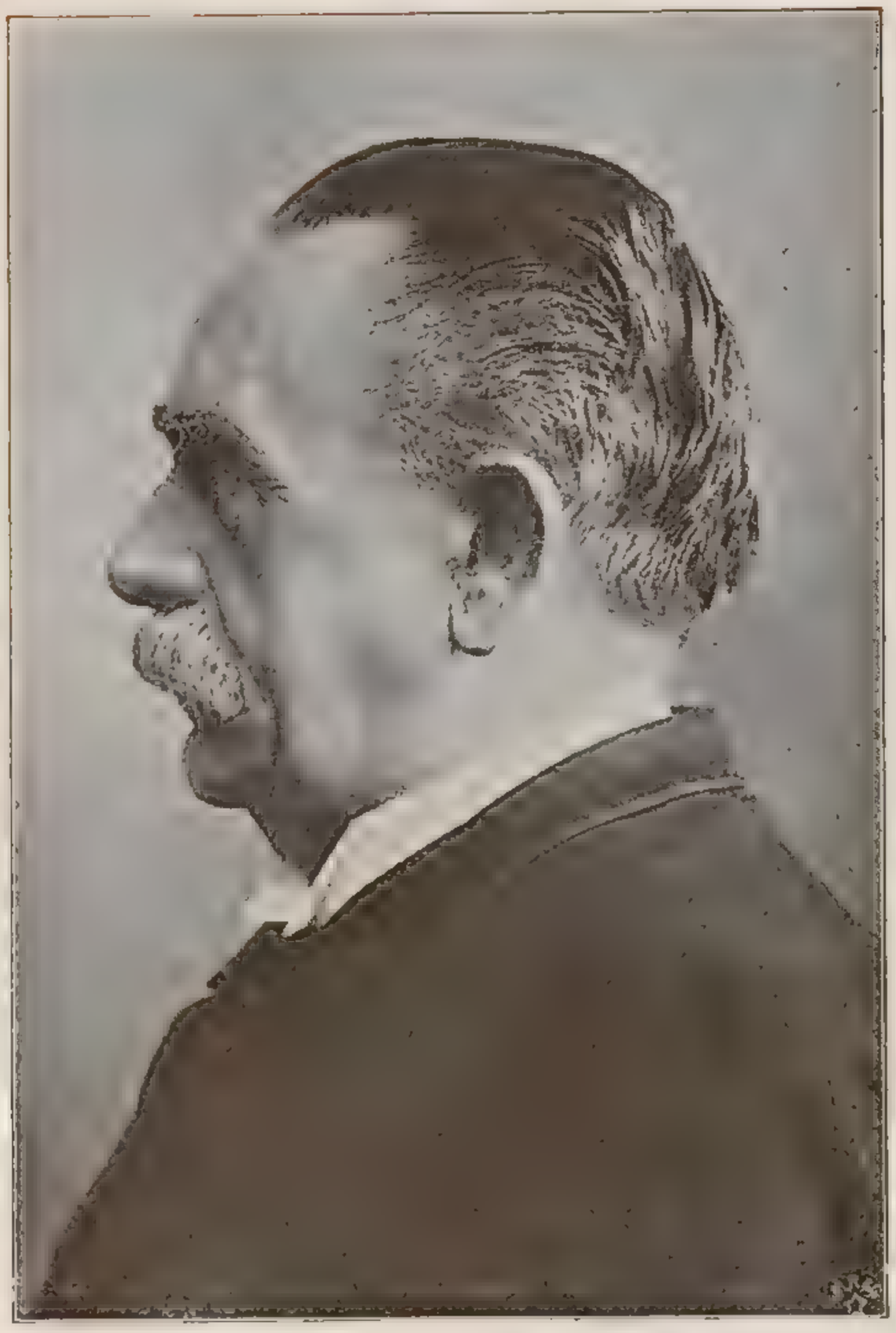
1895—1898.

1. Geheimen Baurath Schneider-Harzburg (Vorsitzender).
2. Commerzienrath Wolff-Braunschweig (Stellvertreter des Vorsitzenden).
3. Oberbürgermeister Bödcher in Halberstadt.
4. Eisenbahndirektor a. D. Schrader in Berlin.
5. Geheimen Commerzienrath Caspar in Hannover.

Die Direktionsgeschäfte wurden auf Vorschlag des Herrn Schneider durch die Wahl des Aufsichtsraths an die bisherigen Prokuristen der Gesellschaft übertragen, welche als Direktoren der Gesellschaft die Geschäfte des Vorstandes seit 1. October 1892 führen.

1. Herr Werner Glanz, Vorsitzender der Direktion und Bau- und Betriebsleiter,
2. Herr Franz Feyertag, Vorstand für das Tarif- und Verkehrswesen,
3. Herr Ludwig Schomburg, Vorstand für das Kassenwesen.

Am Schluss des ersten Betriebsjahres 1873 bestand die Centralverwaltung aus 1 Betriebsdirektor, 1 Sekretair, 1 Controleur; die Bahnverwaltung aus 1 Bahnmeister, 1 Oberwärter, 2 Weichenstellern, 16 Bahnwärtern; die Transportverwaltung



Bürgermeister Rittmeyer zu Braunschweig,
bei Eröffnung der Bahn Vorsitzender des Verwaltungsraths der Gesellschaft.

aus 2 Stationsvorstehern, 1 Güterexpedienten, 2 Assistenten, 1 Bodenmeister, 2 Lokomotivführern, 2 Heizern, 2 Zugführern, 2 Schaffnern und 2 Bremsern, 1 Portier und 1 Nachtwächter, insgesammt aus 44 Personen.

Es wurden befördert 59 407 Personen, Güter im Frachtverkehr 26 456 Tonnen, Güter im Eilgutverkehr 342 Tonnen.

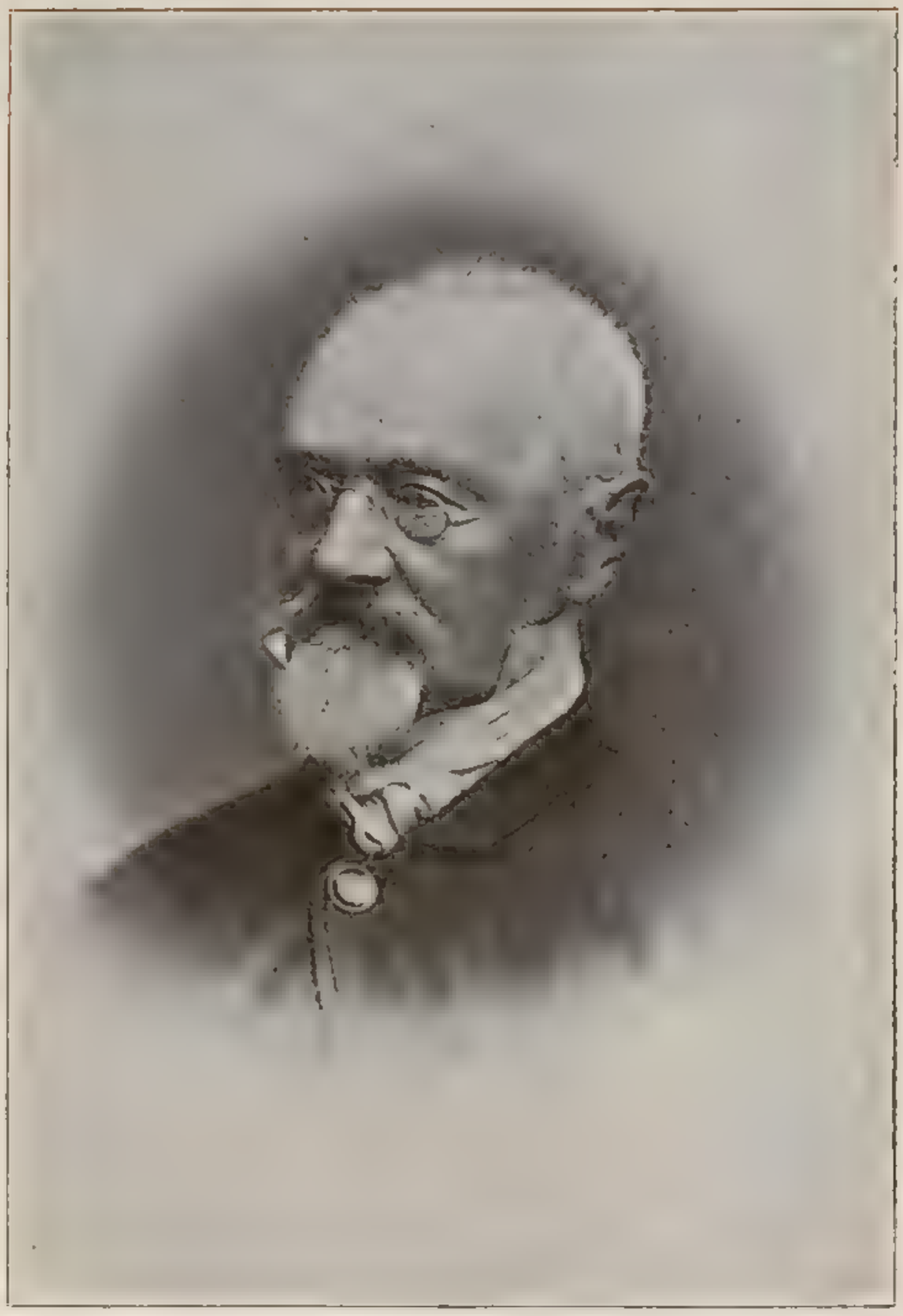
Für die Zeit vom 31. März bis 30. Juni 1873 incl. wurde der Betrieb noch auf Rechnung des Bahnbaues, vom 1. Juli cr. aber auf Rechnung der Gesellschaft geführt.

Die Gesammteinnahmen betrugen 61 178 Mark oder pro km 3254 M. An Gehältern wurden gezahlt 37 494 M., worunter allein 9216 M. für 16 Bahnwärter. Ich komme auf diesen Punkt noch bei einer anderen Gelegenheit zurück.

Sehr störend wirkten auf den Betrieb der ersten Zeiten die ganz erbärmlichen Wasserverhältnisse der Station Blankenburg. Zur Speisung der Lokomotiven stand zunächst nur ein Brunnen zur Verfügung, aus welchem das Wasser mittelst einer Hand-Pumpe in die Reservoirs der Wasserstation hinein gehoben wurde. Dieses Wasser aber war erstens bei weitem nicht ausreichend und sodann vor allen Dingen zur Kesselspeisung in Folge seines massenhaften Kalkgehalts ganz untauglich. Die Maschinen litten daher an chronischem Rohrlaufen.

Es wurde hier mit Energie sofort Wandel geschaffen, und eine Wasserversorgung durch eine Wasserleitung hergestellt. Diese Leitung wurde durch eine sehr starke Quelle gespeist, welche aus dem Keller eines Wohngebäudes der Langenstrasse (jetzt Bock'sches Wohnhaus) kam und so viel gutes Wasser gab, dass nicht allein die sämmtlichen Häuser der unterhalb dieses Wohnhauses liegenden Wohnhäuser der Langenstrasse und Herzogstrasse sich anschliessen konnten, sondern diese Anlieger auch der Eisenbahn gestatteten, die Leitung bis in die Wasserstation fortzusetzen, allerdings mit der Beschränkung, dass nur des Nachts Wasser aus derselben entnommen werden darf. Das Wasser selbst ist kostenfrei und die Anlagekosten der gesammten Leitung heute bereits amortisirt.

In Halberstadt konnten sodann die Maschinen, wie vertraglich mit der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft vereinbart war, ebenfalls Wasser nehmen gegen eine Pauschalentschädigung von 50 Pfg. für jede Entnahme.



Geheimer Finanzrath Gravenhorst,

Vorsitzender des Verwaltungsraths der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft, Nachfolger des Herrn Bürgermeisters Rittmeyer.

Im Laufe des Jahres 1874 bereits wurde die Haltestelle Spiegelsberge eingerichtet, eigentlich der 2. Bahnhof der Halberstadt-Blankenburger Bahn für die Stadt Halberstadt.

Da dieser Bahnhof für einen grossen Theil von Halberstadt eine bequemere und zugänglichere Lage für den Lokalverkehr nach und von Blankenburg und den Harz besitzt als der Hauptbahnhof Halberstadt, so hat sich die Anlage desselben als überaus zweckmässig und fruchtbringend für die Hebung des Personenverkehrs zwischen den beiden Nachbarstädten erwiesen. Auch der Güterverkehr dieser Station hat sich im Laufe der Jahre ganz erheblich gesteigert, wie nachfolgende kleine Tabelle darstellt.

Verkehr der Station Spiegelsberge

Jahr	Personen-Anzahl	Güter-Tonnen
1877	21 564	3 682
1887	32 613	18 555
1897	27 736	30 931

Der Bestand an Personenwagen wurde durch Beschaffung von 3 Personenwagen III. Classe (Coupeewagen) aus der Braunschweigischen Wagenbauanstalt zum Preise von 18 027 M. vermehrt, sodass die Bahn nunmehr 10 Personenwagen besass.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1874 beliefen sich auf 111 537 M., die Betriebsrechnung schloss mit einem Defizit von 8357 M.

B. Bau und Inbetriebnahme der Zweigbahn von Blankenburg nach dem Hochofenwerk der Harzer Werke an der Michaelsteiner Chaussee.

Einen grösseren Aufschwung erhielt nunmehr im Jahre 1875 der Güterverkehr durch die von der Gesellschaft unter Leitung des Herrn Schneider erbaute Hüttenbahn.

Die Firma J. L. Eltzbacher & Co. in Köln hatte die ihnen gehörigen Hüttenwerke im Harz, wozu auch das seit dem Jahre 1871 im Bau begriffene grosse Hochofenwerk bei Blankenburg a. H. gehörte, in eine Aktien-Gesellschaft Harzer Werke zu Rübeland

Rechtsanwalt Hollandt zu Braunschweig,
Vorsitzender des Aufsichtsraths der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft.

und Zorge umgewandelt, und diese bedurfte für das ca. 3 km vom Bahnhof Blankenburg entfernt gelegene, in Betrieb zu nehmende Hochofenwerk einen direkten Bahnanschluss an den Bahnhof Blankenburg a. H. Die Concession zu dieser Bahnanlage wurde durch Ministerial-Reskript vom 30. Oktober 1874 ertheilt, zugleich auch die Genehmigung zur Ausgabe einer 5% Prioritäts-Anleihe von 300 000 M. zur Bestreitung der Kosten des Baues und zur Vervollständigung der Betriebsmittel.

Der Bau dieser 3,4 km langen Bahn begann am 11. Dezember 1874 und am 3. Juli 1875 fand die landes- und bahnpolizeiliche Abnahme derselben statt.

Die Gesammtkosten dieser normalspurigen Bahn betrugen 182000 Mark.

Bereits vorher, am 31. Mai 1874 war mit dem Vorstande der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge ein Vertrag abgeschlossen, welcher geeignet erschien, die Rentabilität dieser Hochofenbahn sicher zu stellen. Hiernach übernahmen die Harzer Werke 4 Wochen nach Fertigstellung resp. Eröffnung der Bahn eine Garantie in der Weise, dass ein Verkehr von täglich 3000 Ctr. = 150000 kg oder jährlich von 54750 Tonnen stattfinden musste. Mit anderen Worten, die Harzer Werke garantierten der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft für diese Zweigbahn eine Brutto-Einnahme von 41062 M. in der Weise, dass der etwa an dieser Summe am Jahresschlusse fehlende Betrag mit einem Abzuge von 25 % für ersparte Betriebskosten von den Harzer Werken baar an die Eisenbahn gezahlt werden musste.

Diese Garantie begann am 24. August 1875 und endete mit der Inbetriebnahme der Harzbahn.

Die Hüttenbahn, welche bis zum Jahre 1885 der Hauptsache nach als Industriebahn dem Güterverkehr diente, ist seit Eröffnung des Betriebes der Harz-Zahnradbahn Blankenburg-Tanne auch für den Personenverkehr als ein Glied der Harzbahn im Betriebe.

Die Bahn verlässt am Ende des Kopfbahnhofes Blankenburg mit einer 400 m Curve nach Westen abbiegend, diesen Bahnhof und wendet sich, nachdem dieselbe die neue Staatsstrasse von Blankenburg nach Halberstadt rechtwinklig im Niveau überschritten hat, mit einer grossen Curve von 350 m Radius nach Norden, zu dem am Fusse der Harzberge gelegenen

Geheimer Baurath Alb. Schneider,
Betriebsdirektor von 1873—1886. Vorstand der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft bis 1. Oktober 1892.
Vorsitzender des Aufsichtsraths von 1893 ab.

Hochofenwerke der Harzer Werke, auf deren Hüttenhofe ein Güterverladebahnhof mit mehreren Gleisen, jedoch ohne direkte Abfertigung etablirt wurde, letztere geschah und geschieht auch noch heute durch die Güter-Abfertigungsstelle Blankenburg a. Harz.

Die Bahn, welche im braunschweigischen Staatsgebiete liegt, besitzt 2,1 km gerade Linie und 1,3 km Curven von 350 bis 400 m Radius.

In Richtung von Blankenburg nach dem Hochofenwerk sind die Niveauverhältnisse folgende:

horizontale Strecke	0,625 km
Steigungen von 1 : 284 bis 1 : 100	0,900 „
„ „ 1 : 75 bis 1 : 60	1,875 „

Der Charakter des nahen Gebirges fängt bereits bei dieser Bahn an in die Erscheinung zu treten.

Der Oberbau besteht aus schweren Stahlschienen von 130 mm Höhe und 37,79 kg Gewicht pro lfd. Meter bei einer Länge der Schienen von 6,59 m, welche auf eichenen Querschwellen gelagert waren. Die Stösse waren wie bei der Hauptbahn schwebend angeordnet und durch Flachlaschen mit 4 Schrauben verbunden.

An der Kreuzung der Eisenbahn mit der Halberstädter Staatsstrasse wurde ein Wärterwohnhaus errichtet, zur regelmässigen Bedienung der dort von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Wegeschranke, welche durch die Frau des Streckenwärters erfolgt.

Zu den mancherlei schweren Sorgen dieses Jahres kam ausser dem Defizit des Vorjahres nicht als die geringste noch hinzu, dass das einzige grosse Bauwerk der Hauptbahn die bereits erwähnte Goldbachbrücke in Folge des Fehlens der Seitenflügel der Widerlagsmauern und der Verwendung von nicht widerstandsfähigem Sandstein erhebliche Risse zeigte.

Hier galt schnelles Handeln, wenn nicht die Gefahr einer Bahnverlegung in Folge Ausserbetriebsetzung der Brücke eintreten sollte. Es wurden daher mit einem Kostenaufwande von 15000 M. nicht allein die Gewölbedecke erheblich verstärkt sondern auch neue Flügelmauern angesetzt und hierdurch gelang es, die Brücke zum Stehen zu bringen.

Die Betriebsresultate des Jahres 1875 waren bereits unter dem Einflusse einiger Transporte des Hochofenwerks günstigere, so dass

Ingenieur Roman Abt,

Constructeur des Systems Abt, zum ersten Male angewendet auf der Blankenburg-Tanner Eisenbahn der Blankenburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft.

nicht allein das Defizit des Jahres 1874 vollkommen gedeckt wurde, sondern auch noch ein Überschuss von 470 M. 50 Pfg. auf das nächste Jahr übertragen werden konnte.

Befördert wurden 1875

Personen	91 699	
Güter im Frachtverkehr	41 632	Tonnen
„ „ Eilgutverkehr	620	„

Die Gesammteinnahmen betrugen 137 781 M. 04 Pfg., die Gesammtausgaben 128 953 M. 79 Pfg., so dass ein Überschuss von 8827 M. 25 Pfg. erzielt wurde.

Die Gesammtlänge der Bahn mit der Hüttenbahn betrug am Schlusse des Jahres 1875

21,679 km Hauptgleis
3,94 „ Nebengleise
25,619 km

Der in der Bilanz von 1876 angegebene Werth der Bahn von 2518406,01 M. vertheilt sich auf folgende Positionen:

1. Zu der Bahn verwendetes Land . .	248 987,01	M.
2. Ausgeführte Erdarbeiten	282 882,68	„
3. An Brücken und Canälen	109 671,08	„
4. 18,279 km Hauptgleis ohne Hüttenbahn	677 853,96	„
5. 3,703 km Nebengleise	105 694,01	„
6. Ueberfahrten, Zug- und Schiebe-Barrieren, Brücken und Canäle der Parallelwege	27 467,85	„
7. Bahnhöfe zu Blankenburg, Langenstein, Güter-, Lokomotiv- und Wagenschuppen, Wasserstation, Drehscheibe, Weichen, Chaussirungen, Rampen und Einfriedigungen, Güterschuppen in Boernecke	310 411,67	„
8. Mobilien und Utensilien	19 915,64	„
9. Bahn- und Bahnwärter-Häuser incl. Station Boernecke	21 003,—	„
10. Optische Telegraphen	15 940,30	„
11. Signallaternen und Warnungstafeln		
12. Elektrischer Telegraph	23 542,60	„
13. 3 Lokomotiven	162 352,58	„
Latus	2 005 722,38	M.

Stationsgebäude in Blankenburg a/H.

	Transport	2 005 722, 38 M.
14.	10 Personenwagen	72 430, 80 „
15.	60 Güterwagen	252 454, 54 „
16.	Blankenburger Hüttenbahn insgesammt	187 798, 29 „
		2 518 406, 01 M.

Im Mai des Jahres 1876 wurde der eine der Blankenburger Hochöfen der Harzer Werke angeblasen und mitgetheilt, dass die Qualität des bisher erzeugten Eisens zu der Annahme berechtige, dass auch der 2te Ofen noch im Laufe des Jahres 1876 in Betrieb kommen würde.

Welche Bedeutung diese einzige Grossindustrie, welche an der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn lag, damals und weiter noch auf lange Jahre hinaus für diese Bahn hatte, geht klar daraus hervor, dass ein solcher Ofen in 24 Stunden 1200 Ctr. Coaks verbraucht und 800 Ctr. Eisen erzeugt, die Bahn erhielt für diesen täglichen Transport damals 195 M. oder pro Jahr 71 175 M., also bei Inbetriebnahme von 2 Öfen 142000 M.

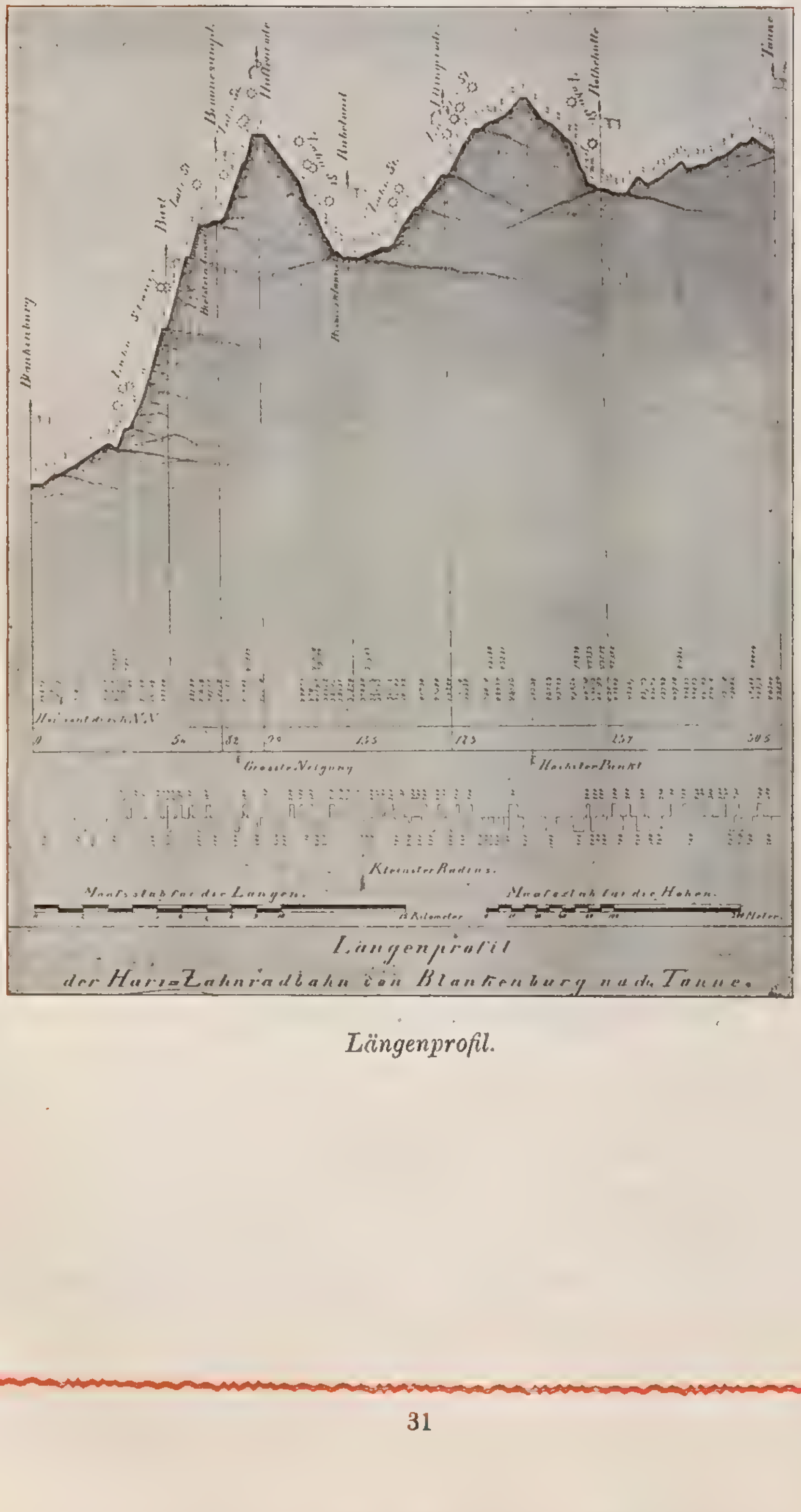
Die Eisenbahn hatte deshalb alle Ursache, dem Hochofenwerk eine gedeihliche Zukunft zu wünschen. Leider ging dieser Wunsch in recht bedingtem Maasse in Erfüllung, da das Werk im Laufe der Zeiten oft mit monatelangen Betriebsstörungen zu kämpfen hatte, und es sehr selten vorkam, dass beide Hochöfen zu gleicher Zeit im Betriebe waren.

Es liegt auf der Hand, dass die Betriebsresultate der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn durch die mehr oder weniger gute Betriebsleitung dieses Hochofenwerks stark beeinflusst wurden, es war daher das eifrigste Bestreben des verdienstvollen Betriebsdirektors Herrn Schneider, dem Eisenbahnunternehmen mehr und mehr andere Einnahmequellen zu verschaffen, um dasselbe von der Existenz dieses einzigen Werkes unabhängig zu machen.

Einen günstigen Einfluss auf die Verminderung der Betriebskosten hatte besonders im Jahre 1877 die Umwandlung des Betriebes der als Vollbahn betriebenen Bahnlinie von Halberstadt nach Blankenburg in einen Sekundärbahnbetrieb gemäss der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung.

Durch die in der Bahnordnung geschaffenen Erleichterungen konnte besonders eine ganze Reihe bisher bewachter Wegüber-

Harzbahn Blankenburg-Tanne.



Längenprofil
der Harz-Zahnradbahn von Blankenburg nach Tanne.

Längenprofil.

gänge aufgegeben werden, wodurch eine erhebliche Ersparniss in der Streckenbewachung erreicht wurde. Beispielsweise erforderte die Streckenbeaufsichtigung noch im Jahre 1876 den Betrag von 16732 M. 90 Pfg., hingegen 1879 nur 8650 M. 36 Pfg. nach vollständiger Durchführung der Bahnordnung, so dass 8082 M. 54 Pfg. erspart wurden.

Welchen Einfluss das Hochofenwerk auf die Betriebsergebnisse seit 1876 hatte, beweist die nachfolgende kleine Zusammenstellung der Betriebs-Resultate bis zum Jahre 1879.

Jahr	Anzahl der beförderten Personen	Güterbeförderung Frachtgut Tonnen	Güterbeförderung Eilgut Tonnen	Güter Zusammen	Gesammt-Einnahmen	Gesammt-Ausgaben	Ueberschuss
1875	91699	41632	620	42252	137781	128953	8828
1876	89240	42624	321	42945	156736	146158	11048*
1877	88281	69688	506	70194	193186	152780	51453*
1878	93174	72282	405	72687	198170	174510	31113*
1879	89426	68044	830	68874	191465	161911	18866*

* einschliesslich Uebertrag des Vorjahres.

Das Auf- und Abschwanken des beförderten Frachtguts, welches auch weiterhin bis zur Eröffnung der Harzbahn sich zeigt, ist lediglich das Thermometer für das mehr oder weniger günstige Arbeiten des Hochofenwerks, ob ein oder zwei Oefen arbeiteten, oder gar beide Oefen in Folge Krepirens des einen und Reparatur des anderen monatelang ausser Betrieb waren.

Im Laufe des Jahres 1878 wurde, um dem gesteigerten Güterverkehr besser entsprechen zu können, eine schwere dreigekuppelte Güterzuglokomotive von Borsig für den Preis von 43807 M. beschafft.

C. Bau und Inbetriebnahme der Nebeneisenbahn von Langenstein nach Derenburg.

Das Bestreben, die Einnahmen der Eisenbahn in jeder Beziehung zu mehren und deren Existenzfähigkeit sicherer zu stellen, bewog die Gesellschaftsorgane der am 23. Juni 1879 einberufenen sechsten ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre die Vorlage zu machen, die Genehmigung zu dem Bau und Betriebe einer normalspurigen Eisenbahn untergeord-

Lokomotive des Systems Abt „Prinz Albrecht“.

neter Bedeutung (Nebeneisenbahn) von Langenstein nach Derenburg und zur Aufnahme der hierzu nöthigen Mittel ertheilen zu wollen. Diese Vorlage wurde genehmigt, und der Bau dieser 5,66 km langen Bahnlinie am 15. März 1880 begonnen und am 27. August desselben Jahres beendet.

Die Concession zum Bau und Betriebe dieser lediglich auf königlich preussischem Staatsgebiete gelegenen Bahn wurde der Gesellschaft am 3. Dezember 1879 durch Se. Majestät den König verliehen und von dem Herrn Minister für öffentliche Arbeiten der beantragte Tarifsatz für die Bahn genehmigt.

Am 17. Februar 1880 fand die landespolizeiliche Bereisung der Strecke durch die Königliche Regierung in Magdeburg und das Königliche Eisenbahn-Commissariat zu Berlin statt.

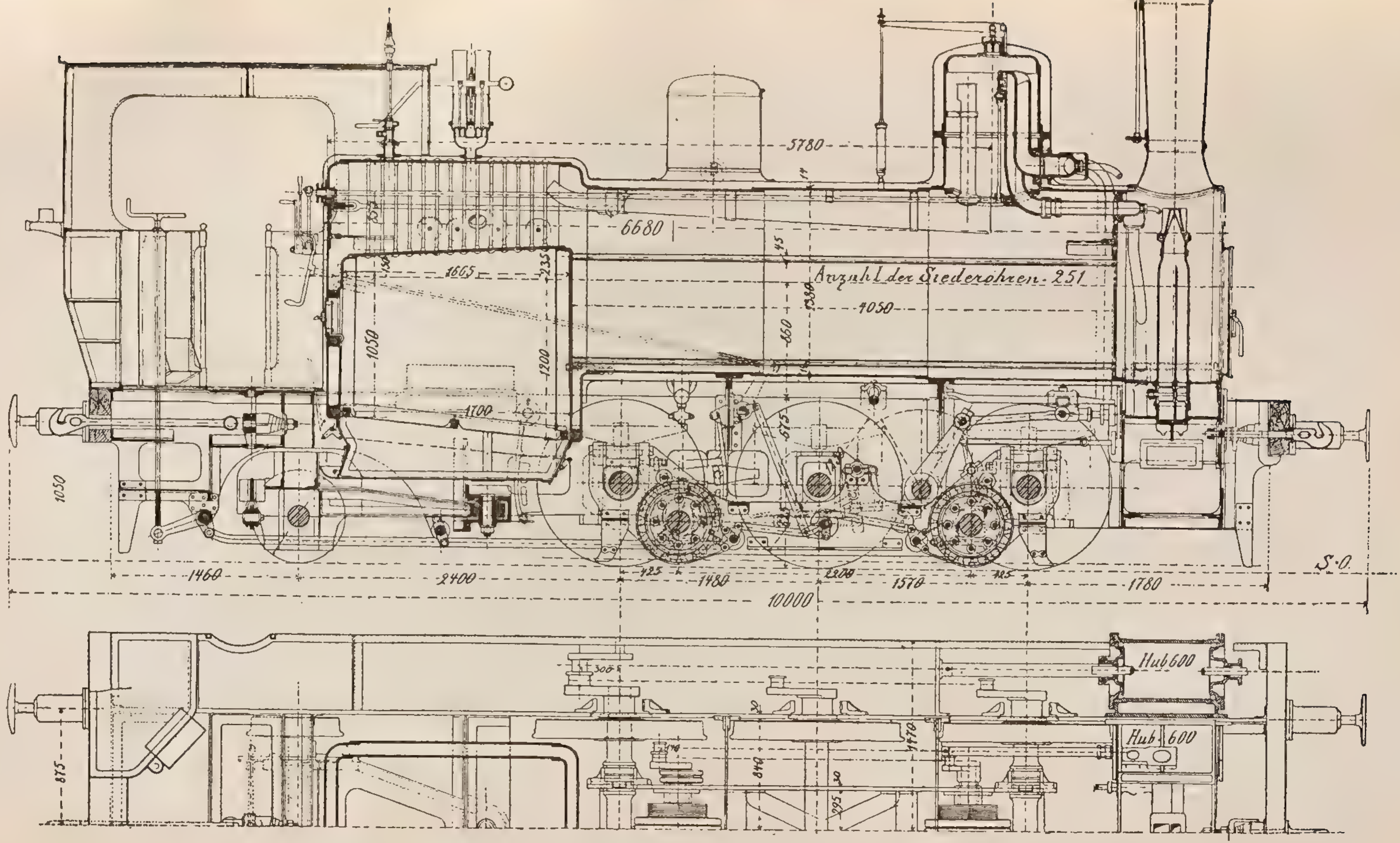
Die Betriebseröffnung erfolgte am 9. September, nachdem bereits seit 1. Juli ein Arbeitszug-Betrieb stattgefunden hatte.

Die Stadt Derenburg, eine Stadt von 3000 Einwohnern mit einer Feldmark von 14000 preussischen Morgen betrieb eifrig den Bau einer Zuckerfabrik, deren Transporte die neue Bahn besorgen sollte.

Die Anlage der Bahn war mit 165000 M. veranschlagt, was für eine Bahn von 5,7 km Länge und einem Bahnhofe in Derenburg sehr billig war.

Die Stadt Derenburg bewies ihr Interesse an dem Zustandekommen der Bahnlinie, indem sie einen Zuschuss von 45000 Mark und die Zuckerfabrik Fr. Försterling & Co. einen solchen von 25000 Mark gab, so dass die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft noch ca. 100000 M. für den Bahnbau aufzubringen hatte, welcher Betrag durch Ausgabe von 100000 M. Obligationen und Verwendung eines Theils der noch disponiblen Stücke der ersten Obligations-Emission gedeckt wurde.

Ursprünglich hatte die Zuckerfabrik nur einen Zuschuss von 15000 M. zugesichert, aber sich bereit erklärt, denselben auf 25000 M. zu erhöhen, wenn der Betrieb vor dem 15. September 1880 eröffnet werden könnte, was durch die energische Betreibung des Baues gelang. Der verhältnissmässig schnelle Fortgang des Baues war hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, dass von den 74 Grundbesitzern, mit welchen wegen Abtretung von Grund und Boden in Verhandlung getreten



Längenschnitt und Grundriss der kombinirten Adhäsions- und Zahnradbahn-Lokomotive, System Abt.

werden musste, es nur 6 Parteien zum Expropriationsverfahren kommen liessen; die Erlaubniss jedoch ertheilten, den Bau sofort beginnen zu können.

Ich lasse nunmehr eine kurze Beschreibung der Bahn folgen:

Das Bahnplanum ist eingleisig hergestellt und besitzt sowohl auf den Einschnitten wie in den Dämmen eine Breite von 3,50 Metern, die Böschungen eine Neigung von 1 : 1,5.

Hauptgleis: Die Gesammtlänge des Hauptgleises von Mitte des Bahnhofs Langenstein bis zum Ende des Derenburger Bahnhofs beträgt 5,66 km, von denen in gerader Linie liegen 3,631 km, in Curven 2,029 km mit einem Radius von 270 bis 1000 Meter, die Niveauverhältnisse sind in der Richtung von Langenstein nach Derenburg

horizontale Strecke	1,186 km
Steigungen von 1 : 200 bis 1 : 50	2,268 „
Gefälle von 1 : 250 bis 1 : 45	2,208 „

Die grösste Länge des grössten Gefälles von 1 : 45 beträgt 0,743 m und liegt dicht vor Bahnhof Derenburg.

Die grösste Tiefe der Einschnitte beträgt	6, 8 m
die grösste Höhe der Dämme beträgt	6,23 „

Die Bahn besitzt 22 Ueberwege im Niveau, von denen aber nur 2 mit Wegeschranken versehen sind und bewacht werden.

Die Höhenlage über dem Normal-Nullpunkt beträgt

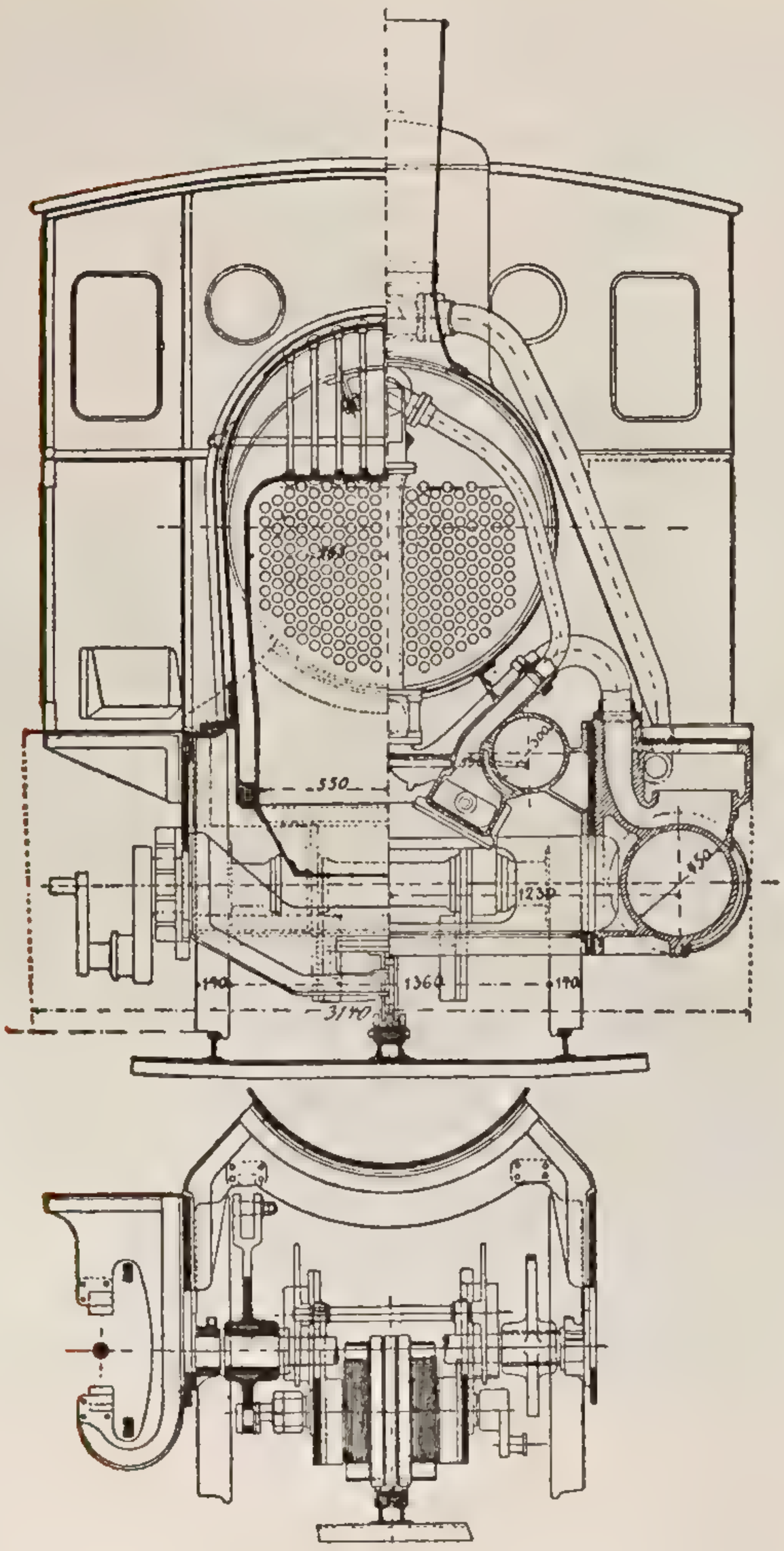
in Langenstein	164,60 m
in Derenburg	158,34 „

mithin ist eine Höhendifferenz zwischen beiden Orten von nur 6,26 m vorhanden.

Der Oberbau dieser Bahn besteht aus Bessemer Stahlschienen (Vignolschienen) von 130 mm Höhe und 6,16 m Länge und 31 kg Gewicht pro lfdm, welche auf kiefernen Querschwellen befestigt sind, 7 Querschwellen auf eine Schienenlänge. Die Stösse sind schwebend angeordnet und durch Flachlaschen mit 4 Schrauben verbunden.

An Kunstbauten sind 3 eiserne Brücken vorhanden, welche die Holtemme und einen Mühlengraben überbrücken.

Die Holtemmebrücke besitzt eine Spannweite von 13 m. An Nebengleisen wurden auf dem Bahnhofe Derenburg 778 m mit 6 Weichen etablirt. Die Warteräume und Stationsdienstzimmer wurden in einem alten Wohnhause untergebracht,



Querschnitt der kombinirten Adhäsions- und Zahnrad-Lokomotive.

welches ohnehin für die Anlage des Bahnhofes hätte angekauft werden müssen. Die Tage dieses alten Gebäudes, welches seinem Berufe trotz seines ehrwürdigen Alters noch 17½ Jahr gedient hat, sind nunmehr auch gezählt, da es bei der nahe bevorstehenden Ausführung der Fortsetzung der Langenstein-Derenburger Bahn nach Minsleben, auf welche ich noch später mit einigen Worten zurückkommen werde, von dem Erdboden verschwinden wird, um einem neuen hübschen Empfangsgebäude Platz zu machen.

Nach Fertigstellung der Langenstein-Derenburger Bahn waren vorhanden, — die Hüttenbahn eingerechnet

Hauptgleise . . .	27,339 km
Nebengleise . . .	4,795 „

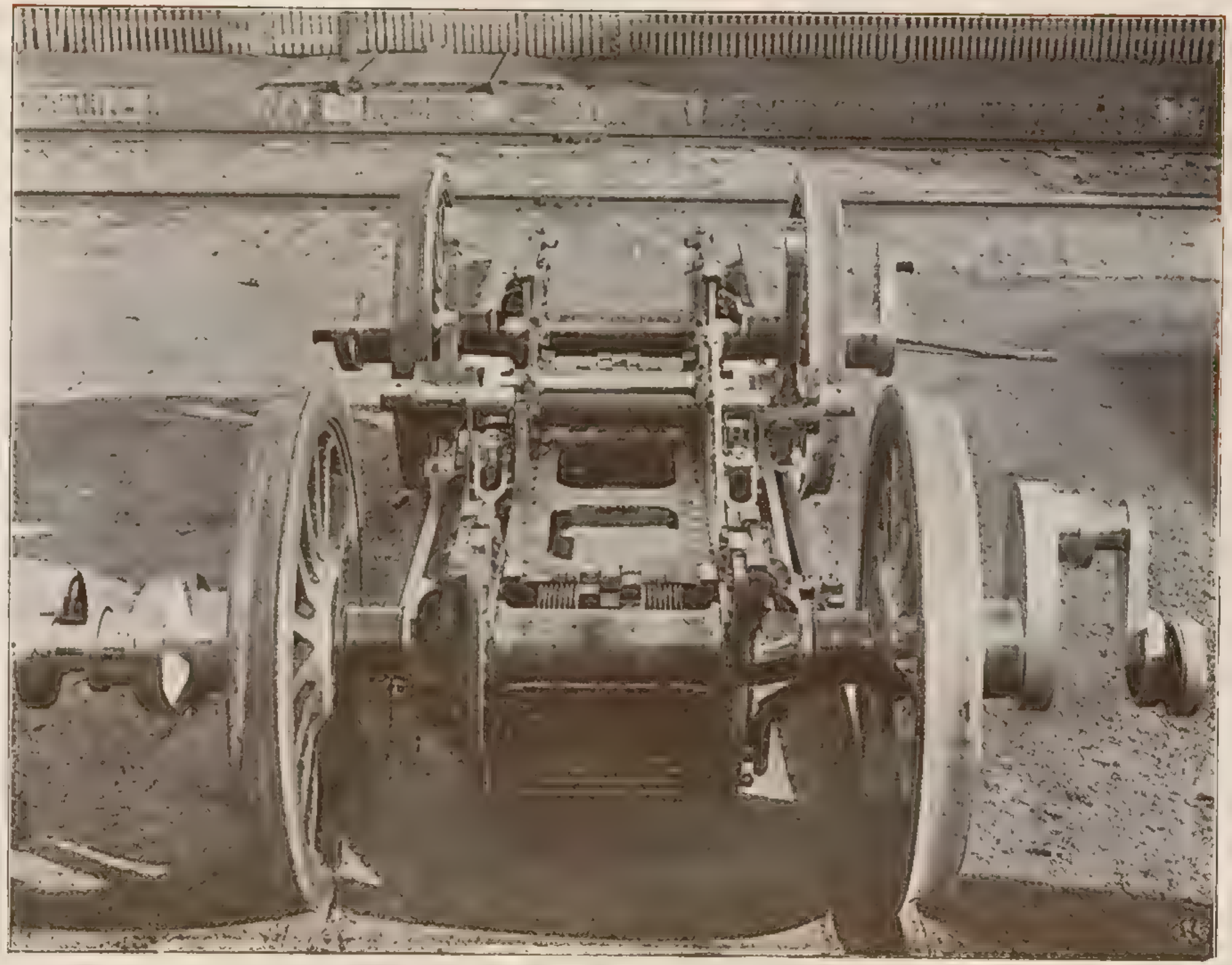
Der Bestand an Lokomotiven betrug 4 Stück, der Personenwagen 10 Stück, der Gepäck- und Güterwagen 80 Stück.

Im Laufe des Jahres 1879 waren weitere 20 bedeckte Güterwagen von der „Germania“-Wagen-Leih-Anstalt in Liqu. in Berlin angekauft zum Preise von 1822 M. 90 Pfg. pro Stück. Diese Wagen waren vorher von dieser Firma für den Preis von 2 M. pro Stück und Tag angeliehen, der von der Kaufsumme in Abzug kam. Die Mittel zur Bezahlung der Wagen wurden durch Verkauf von 35 368 M. 28 Pfg. noch disponibler Stücke der Prioritäts-Anleihe beschafft.

Die Ausgaben der Gesellschaft für den Bahnbau Langenstein-Derenburg vertheilen sich wie folgt:

1.	Grunderwerb und Nutzungsentschädigung .	34 656 M.
2.	Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten . . .	25 304 „
3.	Einfriedigungen	334 „
4.	Wege-Uebergänge	535 „
5.	Durchlässe und Brücken	16 031 „
6.	Oberbau	67 851 „
7.	Signale	794 „
8.	Bahnhöfe	15 542 „
9.	Verwaltungskosten	2 081 „
10.	Insgemein	8 733 „
11.	Zinsen während der Bauzeit	874 „
12.	Coursverlust	765 „
		173 500 M.

In dem nunmehr folgenden Zeitraum bis zur Beendigung des Baues der Harzbahn Blankenburg-Tanne nahm der Verkehr unter dem Einflusse der Langenstein-Derenburger Eisenbahn einen weiteren erfreulichen Aufschwung.



Zahnrad-Mechanismus der Lokomotive.

1880 konnten zum ersten Male **5 %** Dividende an 1 200 000 M. Stamm-Prioritäts-Aktien vertheilt werden, während dieselben 1879 1 % und 1878 1½ % und vorher seit 1873 bis zu diesem Zeitpunkte überhaupt keine Dividende erhalten konnten. Die 5%-Verzinsung dieser Stamm-Prioritäten blieb für die Folge konstant bis zum Jahre 1890, wo die bevorzugte Stellung dieser Gattung Aktien aufhörte und dieselben den Stammaktien gleichgestellt wurden.

Die Stammaktien erhielten von dem Jahre 1873—1880 **keine Dividende,** die erste Dividende von 1⅔ % entfiel auf diese Aktien im Jahre 1881. Die weitere Verzinsung dieser Aktien geht aus der in Tabelle III gemachten Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse hervor.

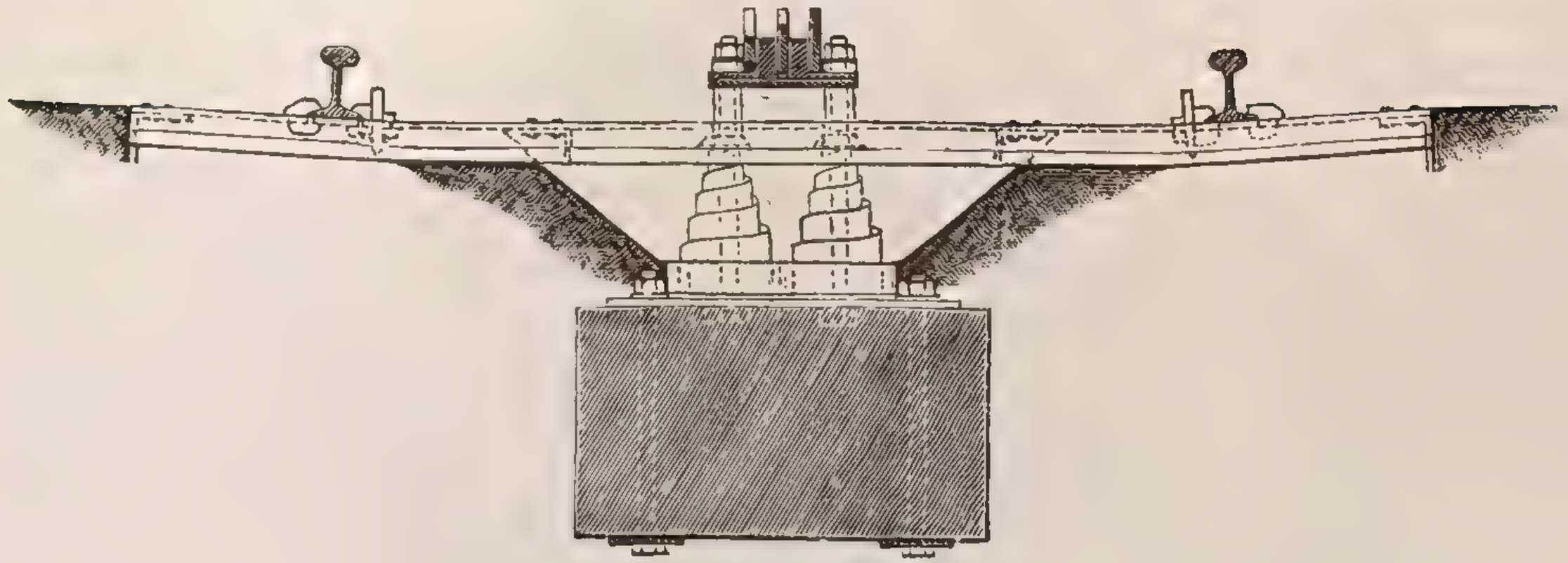
Bis zum Jahre 1880 wurden aus dem Betriebe für 22986 M. Erweiterungsarbeiten aller Art beschafft, der Reservefonds dabei um 17 386 M. vermehrt und ein Erneuerungsfonds von 24 000 M. geschaffen, sowie 9300 M. der Prioritäts-Anleihen amortisirt, das Vermögen der Gesellschaft also um 74 122 M. verbessert.

Zu den Schwierigkeiten, mit denen das Unternehmen von vornherein zu kämpfen hatte, gehörten auch die erheblichen Aufwendungen, welche für die Erneuerung der eisernen Schienen und der Schwellen auf der Stammbahn gemacht werden mussten. Bei der sehr rasch eintretenden Abnutzung dieser Schienen, wie auch der Schwellen, welche in dem nicht sehr guten Kiesbett rasch verfaulten, war es nothwendig, nun zu einem Oberbausystem zu greifen, welches eine grössere Gewähr auf Haltbarkeit bot, und Herr Schneider entschloss sich daher, durchweg eisernen Querschwellen-Oberbau mit Stahlschienen, preussische Normalschiene für Hauptbahnen, einzuführen, unter Anwendung des Systems der früheren Bergisch-Märkischen Eisenbahn für die Befestigung der Schienen durch Keile und Klammern. Dieser Oberbau hat sich sehr gut bewährt und fand deshalb auch bei der Harzbahn weitere Anwendung. Bis zum Jahre 1877, wo der eiserne Querschwellen-Oberbau bei den deutschen Eisenbahnen noch nicht allgemein eingeführt war, sondern noch im Stadium der Versuche sich befand, wurden auf der Stammbahn noch Holzschwellen eingewechselt, aber von 1878 begann die stetige Einwechselung der eisernen Querschwellen zugleich mit den Stahlschienen, wie nachfolgende kleine Uebersicht zeigt.

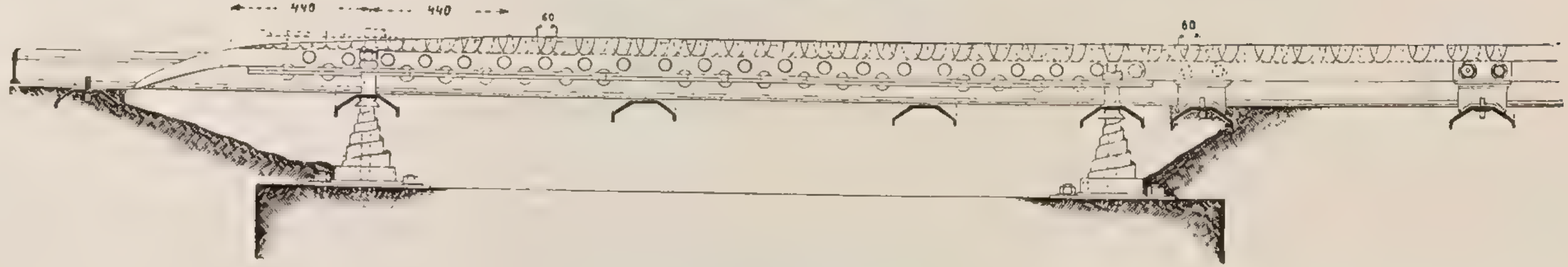
Die erheblichen Aufwendungen für diese Erneuerungen

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

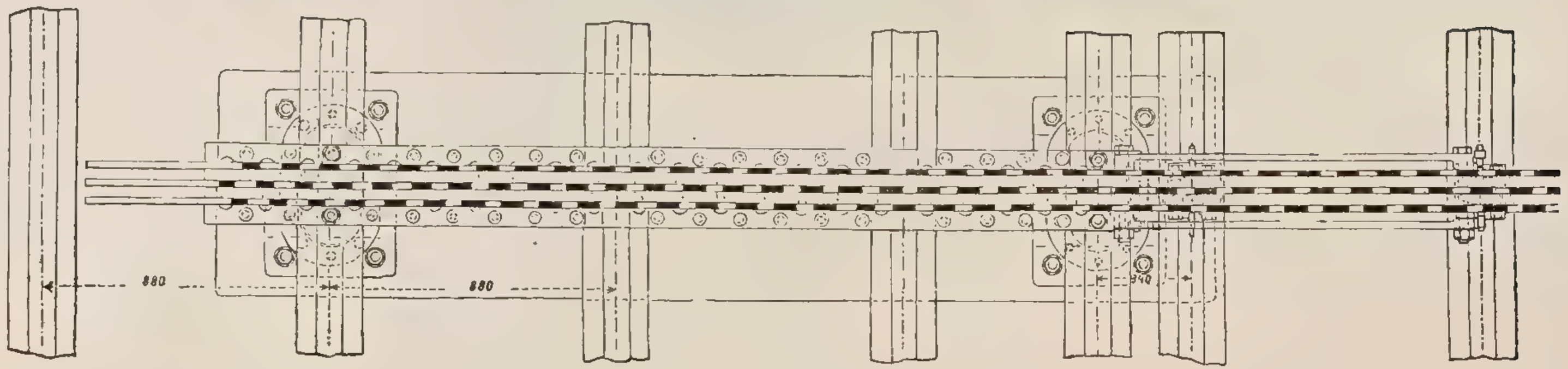
Querschnitt.



Längenschnitt.



Ansicht von oben.



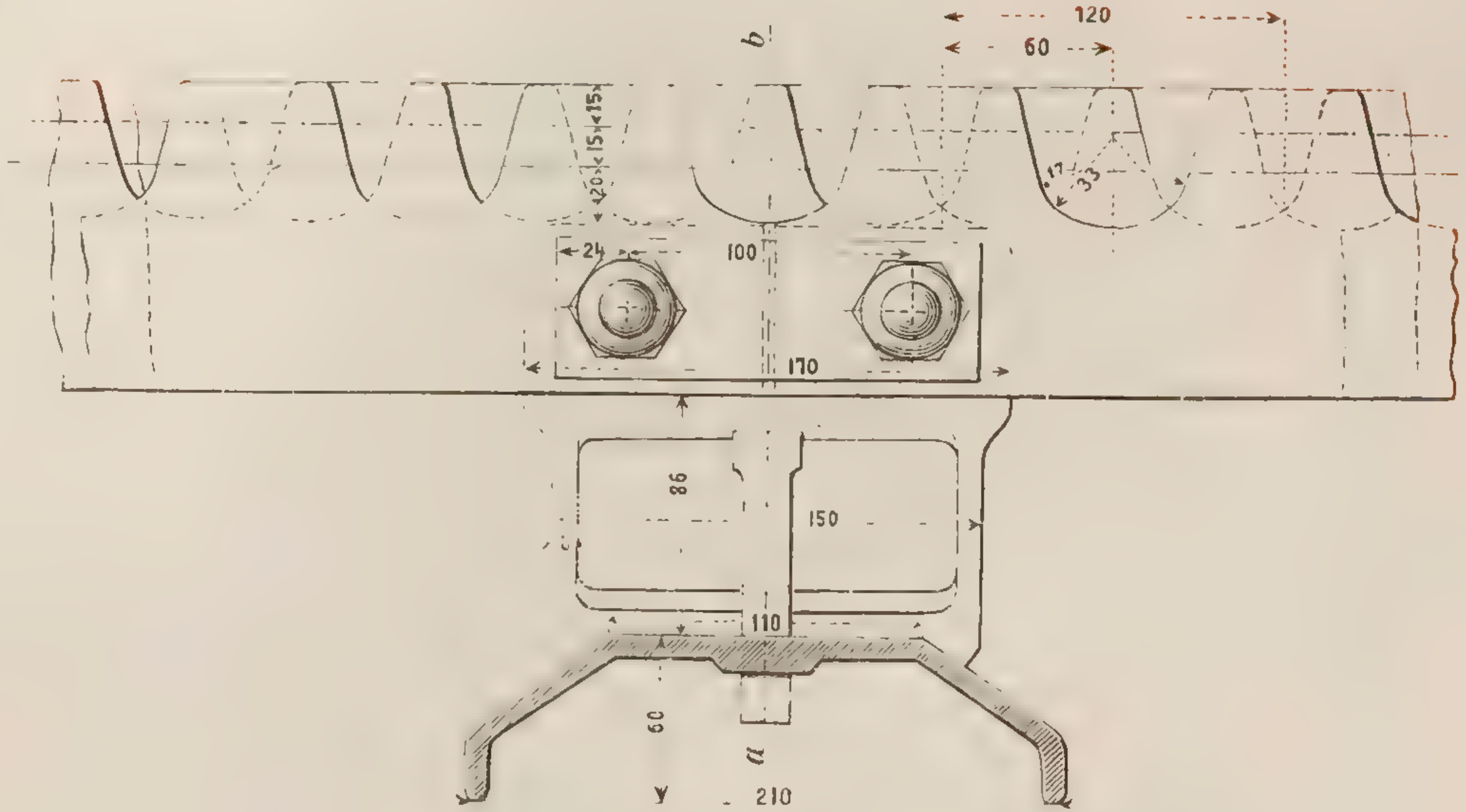
Mechanismus der Zahnstangen-Einfahrt.

wurden bis zum Jahre 1887 aus dem Betriebe gedeckt, und als Betriebs-Ausgaben behandelt, während von da der Erneuerungsfonds für die Beschaffung derselben eintrat. Dass durch diese Ausrüstung mit neuem Oberbau der innere Werth der alten Bahn wesentlich verbessert ist, liegt auf der Hand, und betrug diese Werthverbesserung ziffernmässig nach Abrechnung des Werthes für das Altmaterial der ausgewechselten Eisenschienen die sehr ansehnliche Summe von rund 200000 M.

Einwechselung von Stahlschienen u. eisern. Querschwellen u. Schienen-Befestigungsmaterial an Stelle eiserner Schienen und Holzschwellen auf der Stammbahn in den Jahren 1873-1896.

Jahr	Stahlschienen Stück	Länge in Metern	Flusseiserne Querschwellen Stück	Bemerkungen
1873	12	70		Bis 1875 musste die Bauunternehmung Ersatzschienen ,unentgeltlich liefern.
1874	25	157		
1875	47	302		
1876	68	432		
1877	118	756		
1878	203	1338	900	
1879	188	1215	764	
1880	711	4685	1331	
1881	320	2108	1334	
1882	383	2530	1846	
1883	400	2640	1857	
1884	248	1634	724	
1885	212	1396	1245	
1886	445	2938	1058	
1887	321	2113	1034	
1888	370	2438	919	
1889	270	1779	720	
1890	154	1021	820	
1891	567	3740	875	
1892	24	158	451	
1893	186	1226	1186	
1894	257	1694	458	
1895			1092	
1896			874	
Sa.	5529	37375	19488	

Harzbahn Blankenburg-Tanne.



Seitenansicht. Zahnstange von Abt. Zahnstange und Zahnstangenstühlchen.

Hiermit ist im Wesentlichen die Durchführung des eisernen Oberbaues mit Stahlschienen beendet. Im Jahre 1881 wurde aus der Borsig'schen Fabrik die 5te Lokomotive beschafft und zwar die 3/3 gekuppelte schwere Güterzuglokomotive „Derenburg", eine Maschine ganz gleicher Bauart, wie die Lokomotive „Regenstein". Die Beschaffung dieser Lokomotive war nothwendig geworden durch den stärker gewordenen Betrieb, namentlich auch deswegen, weil eine Maschine durch den Sonderbetrieb der Bahn Langenstein-Derenburg vollständig in Anspruch genommen war. Der Betrieb dieser Bahn wurde in der Weise eingerichtet, dass der erste Zug Morgens 5 Uhr von Blankenburg bis Derenburg fährt und die Maschine alsdann nur Züge zwischen Langenstein und Derenburg zum Anschluss an die in Langenstein haltenden Züge in Richtung nach Halberstadt und Blankenburg fährt, während der letzte Zug Abends wiederum von Derenburg nach Blankenburg durchfährt, wo die Maschine stationirt ist.

Ausser der Lokomotive wurden 1881 noch 5 offene Güterwagen von der Waggon-Leihanstalt Ludewig & Lange beschafft und ein dreiachsiger Wagen No. 90 zu Langholztransporten.

Die beiden offenen Wagen No. 11 u. 12 wurden zu Langholzwagen umgebaut.

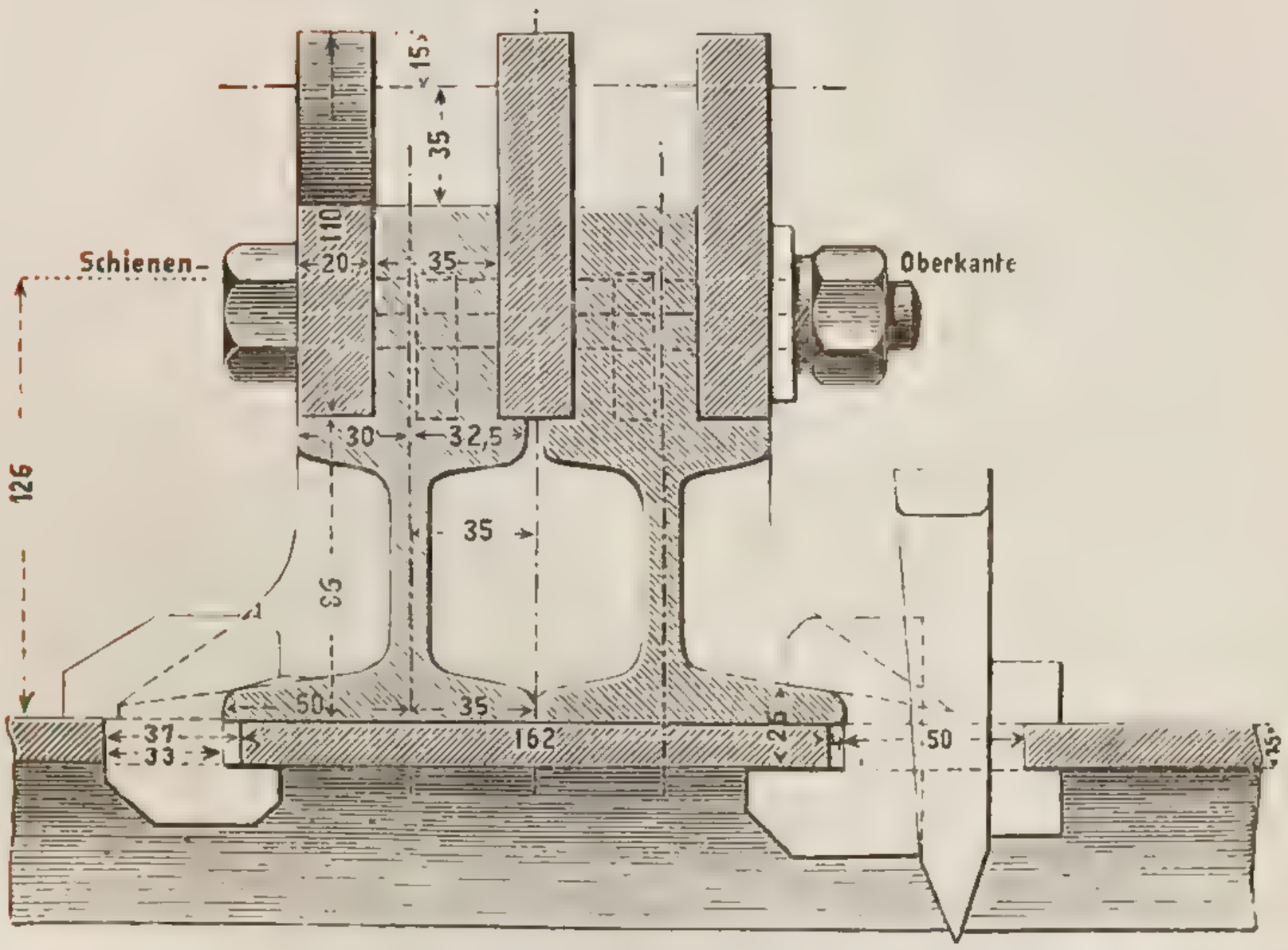
Bemerkenswerth ist zu diesem Zeitpunkte auch der Uebergang von der Rübölbeleuchtung der Personenwagen und Lokomotiven zur Gasbeleuchtung (System Pintsch.) Es wurden zunächst die Lokomotiven Langenstein, Derenburg und 3 Personenwagen 102, 103 und 107 mit Gasbeleuchtung versehen. Das Gas wurde zum Preise von 1 Mk. 20 Pf. (jetzt 1 Mk.) pro cbm von der Fettgas-Anstalt der Königlichen Hauptwerkstatt in Halberstadt zur Verfügung gestellt.

Die Kosten der Flammstunde für Gas wurde ohne Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals der Einrichtung zu 2,64 Pf. festgestellt.

Mit der Einrichtung der Gasbeleuchtung wurde dann stetig fortgefahren, so dass jetzt, mit Ausnahme einiger, sämmtliche Personenwagen und Lokomotiven mit Gasbeleuchtung versehen sind.

Um die laufenden Reparaturen an den Wagen und Maschinen besser und rascher erledigen zu können, wurde in Blankenburg im Zusammenhang mit dem Lokomotivschuppen eine kleine

Harzbahn Blankenburg-Tanne.



Querschnitt.

Zahnstange von Abt. Zahnstange und Zahnstangenstühlchen.

Reparaturwerkstatt eingerichtet, welche im Laufe der Zeit in Folge der erheblichen Vergrösserung des Lokomotiv- und Wagenparks angemessen erweitert wurde.

Diese Werkstatt beschäftigt z. Zt. einen Werkmeister, einen Vormann und 14 Handwerker. Die Hauptreparaturen an Lokomotiven und Personenwagen werden nach wie vor in der königlichen Hauptwerkstatt Halberstadt ausgeführt gegen einen Zuschlag zu den Aufwendungen an Arbeitslöhnen und Materialkosten von 150 % Generalkosten für Lokomotiv- und 120 % für Wagenreparaturen. Bis zum Jahre 1892 wurde allgemein ein Zuschlag von 100 % Generalkosten seitens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft, späteren Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg erhoben, welcher 1893 auf den obigen Betrag erhöht wurde.

In den Jahren 1882 und 1883 wurde der Güterwagenpark durch Beschaffung von weiteren 14 Stück offenen Güterwagen vermehrt und die Bahnhöfe in Spiegelsberge und Blankenburg durch Anlage zweier Nebengeleise von insgesammt 650 m vergrössert.

Ich lasse nunmehr wiederum eine kleine Uebersicht der Personen- und Güterbewegung der Jahre 1880 bis Ende 1885 folgen, in welcher der Einfluss der allgemeinen Steigerung des Verkehrs und derjenige der Langenstein-Derenburger Eisenbahn gezeigt werden soll.

Jahr	Personen-Beförderung	Güterbeförderung		Güter Zusammen Tonnen	Gesammt-Einnahmen ℳ	Gesammt-Ausgaben ℳ	Ueberschuss ℳ
		Frachtgut Tonnen	Eilgut Tonnen				
1880	101332	120431	328	120759	306716	204023	102693
1881	105337	121325	900	122225	320138	203170	116968
1882	123732	138954	1108	140062	347992	203995	143997
1883	134045	154402	1544	155946	387386	225021	162365
1884	152196	142764	932	143696	376178	215799	160378
1885	154306	127923	1443	129366	343421	188974	154447

Wie sehr auch jetzt immer noch die Betriebsergebnisse der Eisenbahn abhängig waren von dem Hochofenwerk geht klar aus dem Zurückbleiben der Ergebnisse von 1884 und 1885 gegen 1883 hervor, da in den beiden genannten Jahren die Transportmengen des Hochofenwerks, in Folge von Unglücksfällen im Betriebe derselben, stark nachgelassen hatten.

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Beginn der Zahnstange an der Michaelsteiner Chaussee m. d. „Ziegenkopfe“ im Hintergrunde.

D. Bau und Inbetriebnahme der Gebirgsbahn Blankenburg-Tanne.

Das Jahr 1884 bildet nun einen sehr wichtigen Merkstein in der Entwickelungsgeschichte unseres Eisenbahnunternehmens, denn mit dem in diesem Jahre begonnenen Bau der combinirten Adhäsions- und Zahnradbahn Blankenburg-Tanne wurde dieser lästigen Abhängigkeit der Bahn von der Prosperität eines einzigen Unternehmens ein Ende bereitet.

Um mit einigen Worten nur auf die Vorgeschichte dieser für unsere Eisenbahn sehr wichtigen Bahn einzugehen, muss erwähnt werden, dass die Bestrebungen seitens der braunschweigischen wie preussischen Städte und Orte des Nord-Harzes, um die Erlangung einer Eisenbahn in den Harz bereits Ende der 70er und Anfang der 80er Jahre lebhaft hervortraten.

Dieselben waren durch die traurige Erkenntniss diktirt, dass der Harz seinem wirthschaftlichen Ruine mit sichern Schritten entgegengehen musste, wenn den Bewohnern nicht durch eine Eisenbahn Gelegenheit geboten wurde, mit den natürlichen Produkten des Harzes (Holz, Steine, Kalk, Erze) in Wettbewerb treten zu können mit den günstiger gelegenen, bereits eine Eisenbahn besitzenden, am Fusse des Gebirges gelegenen Orten.

Während die meisten braunschweigischen Orte des Harzes Hüttenrode, Rübeland, Neuwerk, Tanne, Trautenstein in Verbindung mit Blankenburg und den preussischen Orten Elbingerode und Hohegeiss eine Bahn von Blankenburg aus in oder durch den Harz erstrebten, wurde seitens der Stadt Wernigerode und einiger anderer Orte mit Energie eine Bahn von Wernigerode ausgehend in oder durch den Harz betrieben.

Die Hauptschwierigkeit, den Wünschen unserer Harzer gerecht zu werden, lag aber darin, dass alle Vorarbeiten für reine normalspurige Adhäsionsbahnen in den Harz, die bis dahin vielfach gemacht waren, stets in Folge der engen Grenzen der mit Vortheil noch anzuwendenden Maximalsteigungen derselben bis 1 : 40 eine so grosse Längenentwickelung und in Folge der erforderlichen grossen Erd- und Felsbewegungen und Kunstbauten so enorm hohe Herstellungskosten ergaben, dass

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Kopf- und Kreuzungs-Station „Bast-Michaelstein“.

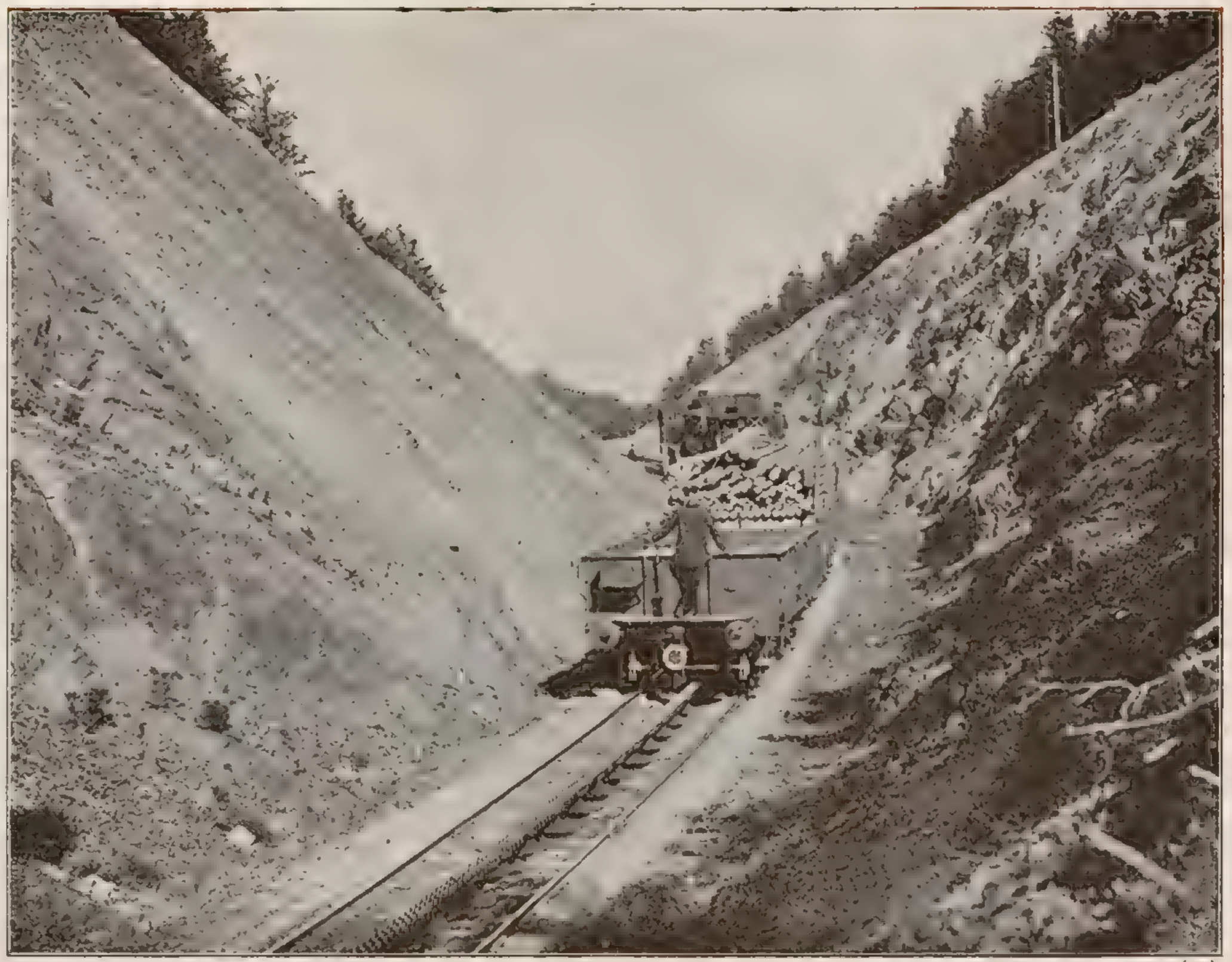
in Rücksicht auf die zunächst nachzuweisenden verhältnissmässig nur geringen Transportmengen, an eine Verzinsung des hohen Anlagekapitals solcher Bahnen in oder durch den Harz nicht gedacht werden konnte.

Unterm 2. September 1881 richtete das Herzogliche Eisenbahn-Commissariat ein Schreiben an den Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Bahn, in welchem um eine Aeusserung darüber ersucht wurde, welche Stellung derselbe zu einem von den bereits genannten Gemeinden gewünschten Projekte einer Eisenbahn von Blankenburg über Elbingerode, Rothehütte, Braunlage nach dem Oderthal zum Anschluss an die von der Preussischen Regierung beabsichtigte Bahn Scharzfeld, Lauterberg, St. Andreasberg glaubte nehmen zu müssen und wie die Prosperität der projektirten Bahn zu prognostiziren sein dürfte.

Im Auftrage des Verwaltungsraths prüfte und studirte diese wichtige Frage der Betriebsdirektor Herr Schneider. Seiner rastlosen Thätigkeit und Energie sowie seinem Scharfblick gelang es, eine Aufgabe glücklich zu Ende zu führen, welche bis dahin oft versucht, aber nie gelungen war, nämlich den Bau einer Gebirgs-Eisenbahn, welche nicht allein einen grossen Theil des Harzes verhältnissmässig billig und doch leistungsfähig mit den grossen Verkehrsadern der Ebene verbindet, sondern auch in ihrer ganzen Durchführung, in der Wahl ihres Systems vollkommen neue Gesichtspunkte und Prinzipien für den Bau grosser Gebirgsbahnen eröffnete, deren Wichtigkeit und Zweckmässigkeit bereits von allen Seiten anerkannt ist und dazu geführt hat, dass nach dieser Bauart der Bau weiterer Gebirgsbahnen in Oesterreich, Schweiz, Italien, Frankreich, Spanien, Indien, Südamerika, Kleinasien ausgeführt wurde.

Die Vorarbeiten ergaben, dass von allen vorgeschlagenen Linien, um den Harz von der Nordseite zugänglich zu machen und um besonders Blankenburg mit der auf dem Hochplateau des Harzes gelegenen preussischen Stadt Elbingerode zu verbinden, allein die eine Linie, welche von Blankenburg unter Benutzung der Hüttenbahn über den Forstort Bast bei Michaelstein nach dem Wasserwege und von da nach Hüttenrode über Rübeland nach Elbingerode und weiter nach Rothehütte und Tanne führte, Aussicht auf eine, wenn auch nur mässige Verzinsung des zum Bau erforderlichen Anlagekapitals hatte.

Harzbahn Blankenburg-Tanne.



Parthie im grossen Einschnitt

In Anschluss an die bereits im Betriebe befindlichen Linien der Halberstadt-Blankenburger Bahn konnte diese Bahn nur als eine normalspurige Bahn geplant werden, denn die voraussichtlichen Transportmengen derselben betrugen nach den damaligen Erhebungen ca. 18 000 Wagenladungen, von denen 8000 Wagenladungen über Blankenburg hinaustransportirt werden würden.

Trotzdem, der erheblich geringeren Baukosten wegen, von verschiedenen Seiten dazu gedrängt wurde, den Bau einer Schmalspurbahn zu unternehmen, hielt Herr Schneider an der Normalspurbahn fest, zum Glück für das Unternehmen.

Bei Annahme einer Schmalspurbahn hätten heute z. B. in Blankenburg jährlich 48 000 Ladungen Schmalspurwagen in solche der Normalspurbahn umgeladen werden müssen, also pro Tag 160 Schmalspurwagen von 5000 kg, hierzu wären grosse kostspielige Umladevorrichtungen und Gleisanlagen auf Bahnhof Blankenburg erforderlich gewesen, weiter aber würden die Betriebsmittel der Schmalspurbahn lediglich auf deren Strecken beschränkt bleiben, also konnten für die übrigen Linien der Stammbahn nicht ausgenutzt werden, und sodann würde der direkte Uebergang der Wagen sämmtlicher deutscher Eisenbahnen auf die Harzbahn nicht möglich gewesen sein. Alles das sprach also für eine Normalspurbahn und diese zu ermöglichen, musste der hohen Kosten wegen das System der reinen Adhäsionsbahn verlassen werden und zur Anwendung einer combinirten Adhäsions- und Zahnrad-Eisenbahn und zwar einer Stichbahn in den Harz geschritten werden, welche nicht denselben durchquerte, sondern in Tanne endigte und das Verdienst, diesen Schritt bei einer immerhin so bedeutenden normalspurigen Bahn, wie es die Harzbahn war, mit Energie, Verständniss und schönstem Erfolge gekrönt, gethan zu haben, gebührt Herrn Schneider.

Die Möglichkeit aber, die Lösung dieser Aufgabe mit der vollkommensten und bisher noch niemals angewendeten Zahnstange und Lokomotive durchzuführen, wurde Herrn Schneider durch den damals in Paris als Ingenieur lebenden Schweizer Herrn Roman Abt gegeben. Herr Abt, einer der genialsten Construkteure, langjähriger Mitarbeiter des Herrn Riggenbach, jenes Ingenieurs, dem das Verdienst der Einführung der leiterförmigen Zahnstange in Europa gebührt, entwarf eigens für den

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Kreuzungs- und Erzverlade-Station „Braunesumpf“ mit dem „Bielsteins-Tunnel“.

Bau der projektirten Harzbahn als combinirte Adhäsions- und Zahnradeisenbahn eine ganz neue dreitheilige Zahnstange und eine Lokomotive für gemischten Betrieb.

Der genialen und glänzenden Lösung beider überaus wichtigen Bestandtheile einer gemischten Adhäsions- und Zahnradeisenbahn verdankt die Bahn Blankenburg-Tanne ihren hohen Werth als erstes Beispiel einer tadellos arbeitenden combinirten Adhäsions- und Zahnstangeneisenbahn.

Zu den technischen Unterlagen, welche Herr Schneider für den Bau der projektirten vereinigten Adhäsions- und Zahnradbahn Blankenburg-Tanne der Herzoglichen Staatsregierung vorlegte, gehörte auch das von ihm vertretene System Abt. Bevor aber der Bau dieser Bahn begonnen werden konnte, mussten noch viele Schwierigkeiten überwunden werden. In der 51. ordentlichen Sitzung des Braunschweigischen Landtages am 13. März 1883 wurde mit 34 gegen 9 Stimmen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft ein unverzinslicher Zuschuss à fonds perdu von 500 000 M. zu der Ausführung einer Eisenbahn gemischten Systems von Blankenburg nach Tanne zugestanden.

Das war ein wichtiger Schritt vorwärts zur Inaugurirung der neuen Bahn, und wenn diese Unterstützung auch finanziell nur eine geringe Bedeutung hatte, so hat dieselbe doch das Unternehmen moralisch bedeutend gefördert und die Finanzirung der zum Bau erforderlichen Geldmittel durch die Deutsche Bank in Berlin wesentlich erleichtert. Ich gedenke daher an dieser Stelle gern der grossen Verdienste des jetzigen Herzoglich Braunschweigischen Gesandten in Berlin und Bevollmächtigten zum Bundesrath Herrn Baron von Cramm-Burgdorff, Excellenz, der als Mitglied des Braunschweigischen Landtags mit grosser Lebhaftigkeit und Wärme für die Bewilligung der ursprünglich beantragten Subvention von 750 000 M. eintrat, und dessen Beredsamkeit es gelang, die grosse Mehrheit der Abgeordneten von der unbedingten Nothwendigkeit der Anlage dieser Bahnlinie für den braunschweigischen Harz und ihrer finanziellen Unterstützung zu überzeugen.

Mit gleicher Wärme trat auch der derzeitige Herzoglich Braunschweigische Staatsminister und Vorsitzende des Regentschaftsraths des Herzogthums Herr Graf Görtz-Wrisberg, Excellenz, für das Zustandekommen der Harzbahn namentlich auch

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Parthie vor „Hüttenrode“.

bei dem Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten ein.

In Ausführung der das Unternehmen der Harzbahn betreffenden Beschlüsse der zu diesem Zweck einberufenen ausserordentlichen Generalversammlungen der Aktionäre der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 8. April und 22. November 1884 wurden nunmehr die erforderlichen Anträge zur Ertheilung der Concession zum Bau und zum Betriebe der Blankenburg-Tanner Harzeisenbahn bei der Königlich Preussischen und Herzoglich Braunschweigischen Staatsregierung gestellt.

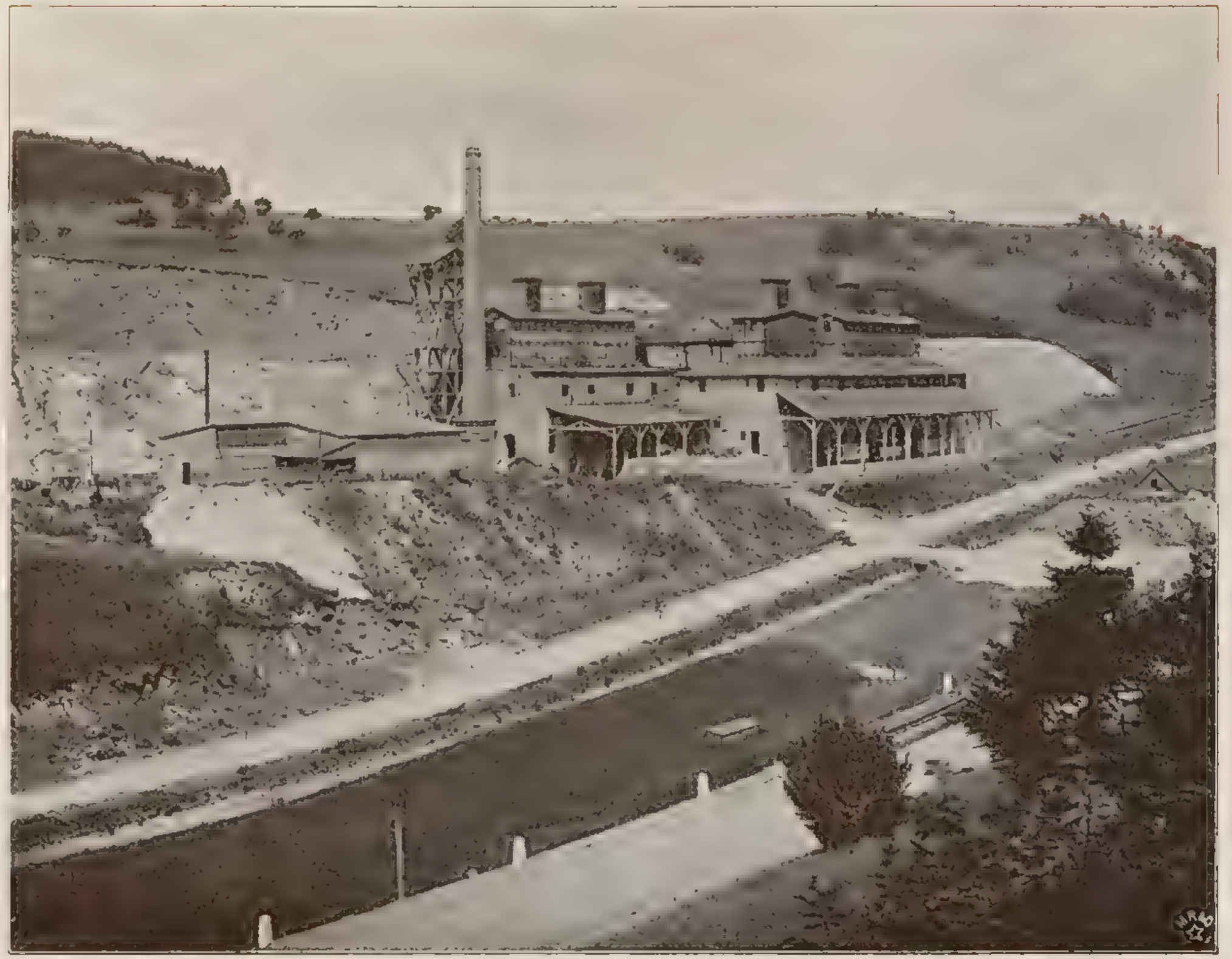
Am 21. Juni 1884 wurde durch Verfügung des Herzoglich Braunschweigischen Eisenbahn-Commissariats die Zusicherung der Concessionsertheilung unter der Voraussetzung gegeben, dass auch der Königlich Preussische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten eine gleiche Zusicherung ertheilen würde. Dies letztere geschah durch Rescript vom 27. Juni 1884. Hierauf wurde der Bau der Harzbahn mit allen Kräften im August 1884 begonnen. Die Leitung des Baues selbst wurde durch Generalvollmacht des Verwaltungsraths Herrn Schneider übertragen.

Am 20. Dezember 1884 wurde durch den Regentschaftsrath des Herzogthums Braunschweig die Concession ertheilt und am 15. Februar 1885 in der Gesetzes- und Verordnungssammlung veröffentlicht. Vom gleichen Tage datirt das Privilegium zur Ausgabe von 2 775 000 M. 4% Prioritäts-Obligationen der Gesellschaft, von denen 2 500 000 M. zur Herstellung der Harzbahn und 275 000 M. zur Convertirung der I. Emission 5% Prioritäts-Obligationen in 4% bestimmt waren. Der Rest des 3½ Millionen Mark betragenden Baukapitals wurde durch Ausgabe von 1 Million M. Stamm-Aktien beschafft.

Gegen Ueberweisung der à fonds perdu gewährten 500 000 M. übernahm die Deutsche Bank die Finanzirung.

Die Annahme des Herrn Schneider, dass mit der Ertheilung der Concession für die gemischte Bahn zugleich nun auch das von ihm vertretene für die Zahnstangenstrecken und den Betrieb vorgeschlagene System Abt genehmigt sei, stellte sich als eine irrige heraus. Vielmehr erhielten die Gesellschaftsorgane im Februar 1885 eine Verfügung Herzoglichen Eisenbahn-Commissariats, in welcher gesagt war, dass die Aufsichtsbehörde sich nicht in der Lage befände, schon jetzt bezüglich der Anwendung des Abt'schen Systems für die bezeichnete Bahnlinie eine

Harzbahn Blankenburg-Tanne.



Kalkwerk „Garkenholz“ der Aktien-Gesellschaft „Harzer Werke zu Rübeland u. Zorge“.

Entscheidung abzugeben und dass nur der Ausbau einer 1 km langen Versuchsstrecke zugelassen werden könne, nach deren Fertigstellung und Prüfung die weitere Verfügung wegen des Versuchsbetriebes zu erfolgen habe. Die Aufsichtsbehörde behält sich nach den Resultaten dieses Versuchsbetriebes die Entscheidung hinsichtlich der Zulassung des Abt'schen Systems überhaupt, als auch über alle Construktionen, Abänderungen an Fahrzeugen, Gleis und Zahnstange, endlich auch bezüglich aller Betriebseinrichtungen und Sicherheitsvorkehrungen, welche sich als erforderlich herausstellen sollten, vor.

Das Reichs-Eisenbahn-Amt in Berlin erklärte mit Erlass vom 1. Februar 1884 sich in Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse des Unternehmens und um der Entwickelung der zur Zeit noch im Stadium der Versuche befindlichen Zahnradbahnen nicht hinderlich sein zu wollen, damit einverstanden, dass die zur Anwendung gelangende Zahnstange abweichend von § 6 der Bahnordnung für deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung noch 20 mm in das Normalprofil hineinragt und dass auch sonst Einwendungen gegen die Herstellung des Oberbaues und der Lokomotiven nach den vorgelegten Projekten (System Abt) nicht zu erheben seien.

Bereits am 15. Mai 1885 wurde in Gegenwart der Herren Roman Abt, damals in Paris, Lindner, Chef-Ingenieur der Gotthardbahn, Theurer, Direktor der Esslinger Maschinen-Fabrik, welche die Lokomotiven baute, mit der ersten gelieferten Lokomotive auf einer kurzen Strecke der ersten Zahnstangenbahn an der Michaelsteiner Staatsstrasse die erste Versuchsfahrt auf der Bahn vorgenommen.

Die Resultate waren befriedigende, aber geradezu glänzend bewährte sich das geniale System am folgenden Tage, am 16. Mai, als mit einem aus 9 Wagen im Gewichte von 119 Tons bestehenden Zuge die Fahrten wiederholt wurden. Die Einfahrt in die Zahnstange ging sofort mit grosser Leichtigkeit vor sich und die Lokomotive schob mit einer unvergleichlichen Sicherheit den Zug auf der stärksten Steigung von 1 : 16,66 hinauf und hielt auf Anordnung mitten auf dieser Steigung an.

Der Zug stand auf der Steigung, ohne dass irgend eine Bremse ausser den Luftbremsen der Lokomotive angezogen war, fuhr wieder an und führte alsdann unter Anwendung dieser Luftbremsen den Zug mit dem gleichmässigsten Tempo zu Thal.

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Parthie vor „Rübeland“ mit dem „Bismarck-Tunnel“.

Noch heute erinnern wir uns mit vieler Heiterkeit des Ausspruchs eines grossen Mannes, welcher als Zuschauer bei den Probefahrten, nachdem die Lokomotive wohl 10 bis 12 Mal in die Zahnstange ein- und ausgefahren war, mit Emphase ausrief: „Es geht doch.“

Am 30. Juli 1885 fand nun die offizielle Abnahme und Probefahrt auf der 2,2 km langen Strecke bis zur Station Bast Michaelstein durch das Herzogliche Eisenbahn-Commissariat statt und wurde darauf am 5. August 1885, also nach mehr als einem Jahre, nachdem bereits mehr als 1,5 Millionen Mark für den Bau verausgabt und auf mindestens die gleiche Summe bindende Verträge über Lieferungen und auszuführende Arbeiten abgeschlossen worden waren, das System genehmigt. In der betreffenden Registratur heisst es wörtlich: „Das kombinirte Adhäsions- und Zahnradsystem von Abt mit der demselben eigenthümlichen Konstruktion der Zahnstange, Zahnstangen-Einfahrten und der Lokomotiven, wie dasselbe in den vorgelegten Specialprojekten enthalten und mittelst Verfügung No. 89 vom 21. Februar 1885 zur probeweisen Ausführung zugelassen wurde, dürfte nicht zu beanstanden sein, sondern für die definitive Ausführung angenommen werden können; insbesondere erweisen sich die Zahnstangen-Einfahrten als zweckmässig.“

Der Bau der Harzbahn wurde nun rüstig weiter gefördert, und es gelangte die ganze Bahn von 27,197 km Länge abtheilungsweise zur Eröffnung und zwar:

Am	1. November	1885	bis	Rübeland
„	1. Mai	1886	„	Elbingerode
„	1. Juni	1886	„	Rothehütte
„	15. October	1886	„	Tanne

Die Bahnlinie bis Rübeland wurde somit in 15 Monaten fertiggestellt, obgleich behufs dieser 2 Tunnels und zwar der 465,7 m lange Bielstein-Tunnel und der 186,5 m lange Bismarck-Tunnel hergestellt und 227 800 cbm Boden resp. Felsen bewegt werden mussten.

Für die ganze Harzbahn mussten 300 000 cbm Erd- und Felsmassen bewegt werden.

Wie bei den übrigen Linien der Gesellschaft lasse ich nun auch hier wieder eine kurze charakteristische Beschreibung der Harzbahn folgen.

Das Bahnplanum ist eingleisig hergestellt und bildet die Fortsetzung der vom Bahnhof Blankenburg nach den Hochöfen

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Steinbrüche der Aktien-Gesellschaft „Diabas“ im Bodethale unterhalb Neuwerk.

im Jahre 1875 erbauten Hüttenbahn. Die Planumsbreite variirt bei Dämmen je nach der Höhe zwischen 4,1 und 4,7 m und in den Einschnitten ist dieselbe durchweg 5,0 m einschliesslich eines an der Bergseite angelegten Grabens. Die Bahn durchzieht fast in ihrer ganzen Länge nur felsiges Terrain, welcher Umstand gestattete, in den Einschnitten ziemlich steile Böschungen anzulegen, deren Neigung wechselt zwischen 1 : 0,5 bis 1 : 1, in seltenen Fällen auch 1 : 1,5.

Die Dammböschungen haben unter gewöhnlichen Verhältnissen 1 : 1,5, da die Bahn jedoch durch mehrere enge, schluchtartige Thäler, sowie vielfach an steilen Bergabhängen entlang führt, auch bei den Orten Rübeland und Rothehütte auf grössere Strecken in das Bett des Bodeflusses hineingebaut ist, war an vielen Stellen hierdurch bedingt, die Dammböschungen unter steilerem Winkel oft senkrecht anzulegen, was durch Anbringung zahlreicher Böschungs-Pflasterungen, sowie Trocken- und Stützmauern erzielt wurde.

Die Gesammtlänge, auf welche die Böschungen des Bahnkörpers in dieser künstlichen Weise befestigt sind, beträgt 3300 m.

Die Gesammtlänge der Bahneinschnitte beträgt 11,180 km, diejenige der Bahndämme 16,017 km. Die grösste Tiefe der Einschnitte beträgt 20,14 m, die grösste Höhe der Dämme 19,64 m. Hauptgleis: die Gesammtlänge des Hauptgleises von der Abzweigung der Hüttenbahn bis ans Ende des Bahnhofs Tanne beträgt 27,197 km, von welchen 13,550 km auf königlich preussischem und 13,647 km auf herzoglich braunschweigischem Gebiete liegen.

Die Entfernung zwischen den Stationen, wie solche den Tarifen zu Grunde gelegt sind, beträgt:

von Mitte Bahnhof Blankenburg bis zur Abzweigungsstelle der Hüttenbahn	3,4 km
von dieser Abzweigung bis zur Station Bast-Michaelstein	2,2 „
von Station Bast nach Braunesumpf	2,6 „
von Braunesumpf nach Hüttenrode	1,7 „
von Hüttenrode nach Rübeland	3,6 „
von Rübeland nach Elbingerode	3,8 „
von Elbingerode nach Rothehütte	6,4 „
von Rothehütte nach Tanne	6,8 „
	30,5 km

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Bahnhof „Rübeland“.

Nebengleise waren vorhanden:

Station Bast-Michaelstein	260	lfdm
Station Braunesumpf	670	„
Station Hüttenrode	436	„
Kalkwerk Garkenholz	120	„
Station Rübeland	748	„
Anschlussgleis nach der Verkohlungsanstalt der Harzer Werke in Rübeland	255	„
Anschlussgleis nach dem Faktoreihofe in Rübeland	157	„
Anschlussgleis nach dem Kalkwerk im Mühlenthal	460	„
Station Elbingerode	831	„
Station Rothehütte einschliesslich Anschlussgleis nach dem Hüttenhofe des Königlichen Hüttenamts Rothehütte	1370	„
Station Tanne	808	„
Wechselstation bei Elbingerode	200	„
	6,315	km

Die Bahn besitzt 13,16 km gerade Linie und 14,04 km Curven, deren Radius von 180 m bis hinauf zu 1000 m variirt. Die grösste Länge der Curven von 11,83 km liegt in Curven von 200 m bis 300 m Radius, ferner 1,64 km in Curven von 350 m bis 1000 m und nur 0,370 km meist in Ortschaften in Curven von 180 m.

Dieser kleine Curvenradius liess sich der überaus schwierigen Geländeverhältnisse wegen nicht ganz vermeiden.

Niveauverhältnisse: Die Ueberschreitung zweier bei Hüttenrode bezw. Elbingerode belegenen Wasserscheiden, welche gegen den Bahnhof Blankenburg um 280 m bezw. 306 m höher liegen, bedingte die Anwendung ungewöhnlicher und grösserer Steigungen, ferner machte die Lage der Bahn, welche meistens an schroff abfallenden Berghängen hinzieht, die wiederum öfter durch tief eingeschnittene Seitenthäler durchzogen sind, die Anwendung rasch auf einander folgender Gefällwechsel nothwendig.

In horizontaler Strecke liegen 6,523 km in Steigungen bez. Gefällen von

1 : 67	bis	1 : 700	= 4,63	km
1 : 40	„	1 : 60	= 9,54	„
1 : 16,16	„	1 : 25	= 6,504	„

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Parthie an der Holz-Verkohlungs-Anstalt der „Harzer Werke“ in Rübeland.

Die Länge der 11 einzelnen Zahnstangen-Abtheilungen, welche in Steigungen von 1 : 16,66 bis 1 : 25 liegen, beträgt

1.	0,320	km
2.	1,523	„
3.	1,662	„
4.	0,788	„
5.	0,397	„
6.	0,459	„
7.	0,674	„
8.	0,294	„
9.	0,575	„
10.	0,227	„
11.	0,645	„
	7,564	km

Die Summe der erstiegenen Höhen in Richtung Blankenburg-Tanne beträgt	433,69 m
in Richtung Tanne-Blankenburg	171,70 „
die Gesammtlänge der Steigung in der Hauptrichtung	5 km
die durchschnittliche Steigung auf der Gesammtlänge der Steigungen beträgt . .	57,3 ‰
oder	1 : 17,27
die Gesammtlänge der Gefälle in der Hauptrichtung	1,52 km
das durchschnittliche Gefälle auf der Gesammtlänge der Gefälle	57,4 ‰
oder	1 : 17,41

Die Planumshöhe bezogen auf den Normal-Nullpunkt ist auf den einzelnen Bahnhöfen folgende:

Blankenburg . . .	198,21	m
Hütte	230,22	„
Bast-Michaelstein .	323,00	„
Braunesumpf . . .	408,70	„
Hüttenrode	477,40	„
Rübeland	378,20	„
Elbingerode . . .	442,00	„
Wechselstation . .	503,50	„
Rothehütte } Königshof } . . .	431,12	„
Tanne	460,20	„

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Kalkwerke der Herren Buchholz & Maertens im Bodethale oberhalb Rübeland.

Der Oberbau. Zu sämmtlichen Gleisen wurden Stahlschienen verwandt, welche eine Normallänge von 7,035 m haben und für die Curven dem Radius entsprechend abgelängt sind. Die Schienen wiegen 30 kg pro lfdm. Jede Schiene ruht auf 8 flusseisernen Querschwellen, welche ein Gewicht von 40 kg haben. Als Verbindung der Schienen mit den eisernen Querschwellen wurde die schon beschriebene Keilbefestigung gewählt. Die Stösse sind schwebend angeordnet und mit kräftigen Winkellaschen und 4 Schraubenbolzen verbunden. Auf einer Gesammtlänge von 7564 m ist die aus je 3 parallellaufenden Zahnstangen-Lamellen bestehende Zahnstange nach Abt'schem System verlegt. Auf jeder Schwelle ist zur Unterstützung, Erhaltung der Entfernung der Lamellen untereinander und Befestigung der Zahnstange ein Stühlchen aus Stahlguss angeordnet, welches mit der Querschwelle ebenfalls mittelst Keilbefestigung verbunden ist. Die Befestigung der einzelnen Lamellen untereinander ist an den Stühlchen durch je 2 Schraubenbolzen geschehen.

Den Uebergang von den 11 Zahnstangenstrecken zu den reinen Adhäsionsstrecken vermitteln die sogenannten Zahnstangeneinfahrten, welche aus einem beweglichen auf 4 Spiralfedern ruhenden Stück Zahnstange bestehen, welches mit der festen Zahnstange durch 2 Hebelarme verbunden ist.

Die Höhenlage der Zahnstange über Schienen-Oberkante beträgt 70 mm und ragt dieselbe 20 mm in das Normal-Profil hinein, zu welcher Abweichung das Reichs-Eisenbahn-Amt seine Genehmigung ertheilte.

Kunstbauten. An grösseren Brücken sind folgende vorhanden:

1. Die aus 4 Oeffnungen bestehende unter einem Winkel von 60 Grad schräg gewölbte Brücke über die „kalte Bode" sowie zugleich über die von Rothehütte nach dem Brocken führende Staatsstrasse. Das Bauwerk ist in einfacher aber solider Weise aus unbehauenen Bruchsteinen ganz in Cementmörtel ausgeführt, die Lichtweite der einzelnen Oeffnungen beträgt je 9,7 m, die Höhe der Brücke über der Flusssohle 7 m.

2. Die aus 2 Oeffnungen à 6,05 m Lichtweite bestehende und unter einem Winkel von 45 Grad schräg gewölbte Brücke über den grossen Freifluthgraben am westlichen Ende von Rübeland.

Kalkwerk der Herren Kattentidt & Pohlmann im Mühlenthale vor Elbingerode.

3. Die ebenfalls unter einem Winkel von 45 Grad schräg gewölbte Brücke über den Obergraben bei Rübeland von 7,5 m Lichtweite. Auch diese beiden Brücken sind aus unbearbeiteten Bruchsteinen in Cementmörtel ausgeführt. Die beiden Tunnels habe ich schon erwähnt und sei hier nur noch ergänzend bemerkt, dass beide vollkommen ausgemauert sind. Kleinere Brücken, Durchlässe und Canalisationen wurden in sehr grosser Anzahl ausgeführt, von welchen nur 7 mit eisernem Ueberbau versehen, alle übrigen aber aus Bruchsteinen gewölbt sind. Im Ganzen sind bei der Harzbahn ausgeführt: 55 kleinere Brücken, Durchlässe und Canäle von 5 m bis herab zu 0,6 m lichter Weite in einer Gesammtlänge von 1087,5 lfdm, 62 Stück Cementrohr-Durchlässe in einer Länge von 605,8 lfdm.

Es war für die billige Herstellung dieser Bauwerke von der grössten Wichtigkeit, eine Construction für dieselben zu wählen, welche es gestattete, die leicht erhältlichen, entweder in den nahen Bahneinschnitten selbst, oder aus nahen Fundorten gewonnenen wetterfesten Bruchsteine ohne erhebliche Bearbeitung, aber unter Benutzung vorzüglichen Mörtels zu gebrauchen. Diese wurden durch die Firma Liebold & Co. in Holzminden entworfen und führte diese auch sämmtliche Kunstbauten in ausgezeichnet solider Weise aus, sodass die Reparaturkosten dieser Bauten bislang = Null waren.

Es liegt in der Natur dieses kurzen geschichtlichen Abrisses, dass alle die interessanten Eigenthümlichkeiten dieser Gebirgsbahn hier nur ganz flüchtig berührt werden können und muss für weitere Studien und Orientirungen auf die zahlreichen Veröffentlichungen in technischen Zeitschriften „Organ“, „Glasers Annalen“, „Centralblatt der Bauverwaltung“, „Zeitschrift des Oesterreichischen Architekten- und Ingenieur-Vereins“ hingewiesen werden.

An dieser Stelle soll nur noch mit einigen Worten auf den ganz eigenartigen Betrieb dieser Bahn eingegangen werden, bevor ich den Faden meiner geschichtlichen Skizze weiter spinne.

Während bei den übrigen Linien der Bahn ein Zugbetrieb stattfindet, d. h. die Lokomotive sich stets an der Spitze des Zuges befindet, wurde bei der Harzbahn von vornherein der ganze Betrieb, soweit überhaupt Bergfahrten in Frage kamen, als Schubbetrieb eingerichtet, d. h. die Lokomotive befindet sich am hinteren Ende des Zuges und schiebt den Zug vor sich her.

Harzbahn Blankenburg-Tanne.

Chaussee- und Bodebrücke vor Rothehütte.

Bei allen Thalfahrten dagegen tritt der gewöhnliche Zugbetrieb wieder ein.

In Richtung von Blankenburg nach Tanne tritt der Linienführung der Harzbahn entsprechend also folgende Betriebsweise ein:

Schubbetrieb
von Blankenburg bis Hüttenrode,
von Rübeland bis zur Wechselstation.

Zugbetrieb
von Hüttenrode bis Rübeland,
von der Wechselstation bis Tanne.

In umgekehrter Richtung dagegen von Tanne bis Blankenburg ist die Betriebsweise die folgende:

Zugbetrieb
von Tanne bis Rothehütte,
von der Wechselstation bis Rübeland,
von Hüttenrode bis Blankenburg.

Schubbetrieb
von Rothehütte bis zur Wechselstation
von Rübeland bis Hüttenrode.

Die Gründe für diese wechselnde Betriebsweise sind folgende:

1. Die Gewährung unbedingter Sicherheit gegen Zugtrennungen und deren schreckliche Folgen beim Ablaufen der Wagen von den Steilrampen.

2. Die Erreichung der vollständigen Ausnutzung der 12 tons grossen Zug- bez. Schubkraft der Lokomotive, welche in Folge der nur einen Zug von 7 tons aushaltenden Normalkuppelungen der Güter- und Personenwagen des Vereins Deutscher Eisenbahnen beim Zugbetrieb nur bis höchstens 6½ Tonne ausgenutzt werden könnte, mithin die Zugbelastung statt 140 tons auf den Zahnstangenstrecken nur ungefähr ⅔ der heutigen betragen dürfte. Auf den Wechselstellen des Betriebes wird die Lokomotive also für den Bergbetrieb an das Ende des Zuges oder für den Thalbetrieb an die Spitze des Zuges gesetzt.

In Folge des Umstandes, dass die Abt'sche Lokomotive aus zwei vollständig getrennten Maschinen besteht, welche unter einem Kessel gelagert sind, von denen die eine, an der Aussenseite der Rahmen liegende die gewöhnliche Adhäsionsmaschine ist, während die innen zwischen den Rahmen liegende

nd durch 2 besondere Dampfcylinder bethätigte zweite Maschine auf die in einem besonderen Rahmenpaare gelagerten Zahnräder wirkt, kann diese Lokomotive in wunderbar vollkommener Weise den an sie gestellten Forderungen des gemischten Betriebes entsprechen, da in der Zahnstange beide Maschinen stets gemeinschaftlich arbeiten und sich gegenseitig unterstützen, während auf den gewöhnlichen Adhäsionsstrecken die äussere Maschine allein arbeitet, wie bei jeder gewöhnlichen Lokomotive der Ebene. Dasselbe gilt für die Thalfahrten nur mit dem Unterschiede, dass hier der Dampfzutritt gänzlich abgesperrt ist und in den Zahnstangenstrecken die Luftbremsen beider Maschinen der Adhäsions- und Zahnradmaschine, also 4 Cylinder als Kompressionspumpen wirken, während auf den Adhäsionsstrecken nur die beiden Cylinder der Adhäsionsmaschine in Thätigkeit treten können und auch nur erforderlich sind. Der Lokomotivführer kann also mit Hilfe der beiden Luftbremsen den Zug sicher und gefahrlos zu Thal führen, ohne dass eine Wagenbremse im Zuge angezogen zu werden braucht. Diese Wagenbremsen sind nichts destoweniger vorhanden und auch durch Bremser besetzt und in Thätigkeit, aber mehr um den Anforderungen einer erhöhten Sicherheit zu entsprechen, als denen der Nothwendigkeit.

In Folge der Neuheit des ganzen Systems und des Betriebes waren die Anforderungen der Aufsichtsbehörde für die Anzahl der in einem Zuge nothwendigen Bremsen sehr hohe, nämlich 50 % sämmtlicher Achsen eines Zuges mussten gebremst sein; die Anforderungen wurden indessen nach einiger Zeit in Folge der ausgezeichneten Betriebserfahrungen auf 33 1/3 % ermässigt.

Als bester Beweis für die ausserordentliche Zweckmässigkeit des gewählten Systems und der gewählten Betriebsweise kann ich nur anführen, dass trotz der sehr schwierigen Steigungsverhältnisse der Harzbahn während der nunmehr 12jährigen Betriebsdauer auch noch nicht ein einziger Unfall vorgekommen ist.

Der Bau der Harzbahn kostete ohne rollendes Material (Maschinen und Wagen) 120 000 M. pro Kilometer.

An rollendem Material wurde im Jahre 1885 beschafft, eigens für die Harzbahn, zunächst 4 Stück combinirte Adhäsions- und Zahnradlokomotiven, 2 Personenwagen I./II. Classe, 4 desgl.

III. Classe, 1 Salonwagen I. Classe, 2 Gepäck- und Postwagen und 38 neue Güterwagen.

Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Harzbahn, welche sich allmälig als eine Zubringerin ersten Ranges nicht allein für die Stammbahn Halberstadt-Blankenburg sondern auch für die Königliche Preussische Staatseisenbahn entwickelt hat, haben sich naturgemäss auch die Gesammteinnahmen in steter progressiver Weise entwickelt.

Wesentlich zu der Vermehrung des Güterverkehrs auf der Harzbahn hat die allmälige Ansiedelung grosser Kalkindustrieen und die Entwickelung der Steinbruchindustrie beigetragen.

Es erübrigt daher nur noch in kurzen Zügen die im Anschluss an die Harzbahn stattgefundene weitere Entwickelung und Aufschliessung der Harzer Industrie, welche in dem Bau zahlreicher Privat-Anschlussgleise und Industriegleise ihren Ausdruck fand, einzugehen.

E. Entwickelung der Industrie-Anschlussgleise.

Wie aus der im Vorstehenden schon enthaltenen Zusammenstellung der Nebengleise der Harzbahn ersichtlich ist, wurden gleich beim Bau mit vorgesehen und zur Ausführung gebracht eine Reihe von Anschlussgleisen theils nach bestehenden industriellen Etablissements, theils nach den sich sofort etablirenden Anfängen von Industrien, so der Kalkindustrie der Harzer Werke in Garkenholz, der Kalkindustrie der Hütungsgemeinde im Mühlenthal bei Elbingerode jetzt Kattentidt und Pohlmann, ferner nach der Sturzbrücke des Hochofenwerks in Blankenburg zur Beförderung der Eisen-Erze ab Station Braunesumpf in besonderen Erztransportzügen nach dem Hochofenwerk, nach der Holzverkohlungsanstalt und dem Hüttenhofe der Harzer Werke in Rübeland, nach der Verladestelle des Steinbruchbesitzers Franke in Rübeland und nach dem Königlichen Hüttenamtshofe in Rothehütte.

Am 28. Juli 1886 wurde sodann im Anschluss an die Station Rübeland der Bau der 2,5 km Neuwerker Industriebahn begonnen.

Diese Bahn zieht im Bodethal abwärts nach den grossartigen Diabassteinbrüchen der Steinbruch-Aktien-Gesellschaft „Diabas“, besitzt eine massive grosse zweibogige schiefe Brücke über die Bode von je 10,5 m Spannweite der Bogen, einen 100 m langen Tunnel und wurde in Folge Vertrags mit obengenannter Gesellschaft auf Kosten derselben von uns erbaut. Der Betrieb derselben erfolgt durch die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn und wurde die Beschaffung einer Lokomotive und eines Lokomotivschuppens auf unsere Kosten bewirkt.

Diese Bahn wurde am 7. März 1887 dem Betriebe übergeben. Der Verkehr derselben ist schwankend gewesen, betrug indessen durchschnittlich ca. 2000 bis 2500 Waggons jährlich Kleinschlag-Chausseebaumaterial und Pflastersteine.

An kleinen Industriegleisen, die aber trotzdem einen recht netten Güterverkehr brachten, entstanden alsdann die Anschlüsse an den Sandsteinbruch der Gebrüder Schönfeld an der Hüttenbahn und an die beiden grossen Ziegeleien von Schmidt und von Grefe an der Michaelsteiner Chaussee bei Blankenburg, sodann zwei Anschlussgleise für Schwefelkiesverladung im Mühlenthal, der Fürstlich Stolbergisch Wernigerödischen Verwaltung und dem Commerzienrath Meyer in Hannover gehörig.

Die sich immer lebhafter entwickelnde Kalkindustrie des Rübeländer und Elbingeröder Thalzuges führte im Jahre 1890 zum Bau einer weiteren Zweigbahn, abzweigend aus dem Hauptgleise der Harzbahn am Ende des Ortes Rübeland und bestimmt für die grossartige Kalkwerkanlage der Herren Buchholz & Märtens. Diese Bahn 1 km lang wurde auf Kosten der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft erbaut. Diese Bahn setzt in einer Curve von 120 m mit einer schiefen grossen massiven Brücke über die Bode und endet unter der grossen Christinenklippe, an derem Fusse sich die grossen Ofenanlagen und Mühlwerke dieses Kalkwerks erheben.

Dieses Werk produzirt nicht allein gebr. Kalk für Maurerzwecke, Düngezwecke, sondern auch roh gemahlenen Kalk für die Glas- und Porzellan-Industrie. Mit der Firma wurde ein Vertrag abgeschlossen, nach welcher sich dieselbe verpflichtete, das auf 80 000 Mark festgesetzte Anlagekapital dieser Bahn mit 4 % pro anno zu verzinsen.

Die Jahresproduktion desselben beträgt ca. 6000 Waggons.

Zu fast gleicher Grösse hat sich das Kalkwerk der Harzer Werke in Garkenholz entwickelt, etwas kleiner ist dasjenige der Herren Kattentidt & Pohlmann im Mühlenthal.

Neuerdings ist hierzu noch an der braunschweigisch-preussischen Grenze zwischen Rübeland und Elbingerode am sogenannten Brill dicht neben dem Hauptgleise der Harzbahn ein viertes grosses Kalkwerk entstanden, die sogenannten Elbingeröder Kalkwerke Max Meyerstein, Hannover. Der Betrieb dieses Werkes wird im $\frac{\text{März}}{\text{April}}$ dieses Jahres eröffnet werden.

Der Herr Geheime Reg.-Rath Prof. Dr. Maerker zu Halle a/S. spricht sich über den Aufschluss der Kalkablagerungen wie folgt aus:

„Das Vorkommen der mächtigen Kalkablagerungen von fast absoluter Reinheit zu Rübeland im Harz war längst bekannt, aber ihre Ausbeutung ausgeschlossen, oder wenigstens dadurch beschränkt, dass kein billiges Transportmittel für den rohen und gebrannten Kalk zur Verfügung stand. Der Geheime Baurat Schneider zu Blankenburg hat sich das grosse Verdienst erworben, dass er in unermüdlicher Arbeit, unter Überwindung vieler technischer und sonstiger Schwierigkeiten in der Zahnradbahn Blankenburg-Rübeland-Tanne das Werk schuf, durch welches neben andern Schätzen des Harzes auch die unermesslichen Rübeländer Kalkablagerungen erschlossen wurden. Es würde unrecht sein, an dieser Stelle nicht dieses Mannes zu gedenken, der sich hierdurch um den Nationalwohlstand und speziell um die Landwirthschaft ein grosses dauerndes Verdienst erworben hat.“

Es ist erklärlich, dass diesem raschen Aufblühen der Kalkindustrie auch die Eisenbahn-Gesellschaft mit ihren Einrichtungen folgen und sich bedeutend engagiren musste. So mussten einmal eine ganze Reihe von Kalktransportwagen und andere Güterwagen beschafft werden, um die Versender in genügender Weise mit Wagen versorgen zu können, ebenso reichten die vorhandenen Lokomotiven zur glatten Bewältigung des Verkehrs nicht aus.

Die Bahnhöfe in Elbingerode, Rübeland, Hüttenrode, Bast, Blankenburg, Börnecke u. s. w. mussten zur Unterbringung der Wagen in verkehrsschwachen Zeiten und zur Aufnahme des gesteigerten Verkehrs überhaupt und Kreuzung von Zügen

erheblich vergrössert und mit Signal-Einrichtungen versehen werden, soweit solche nicht von vornherein vorgesehen waren. Statt der 56 Güterwagen, welche für die Harzbahn im Anschlage vorgesehen waren, waren 1889 bereits 179 Stück beschafft und zwar 25 bedeckte Güterwagen und 154 Stück offene Wagen, von denen 51 Stück zu Kalktransporten eingerichtet sind.

Im Ganzen sind z. Zt. mit den noch in Bestellung gegebenen 50 Stück eisernen Kalkdeckelwagen und 25 bedeckten Güterwagen allein 370 Wagen für die Kalktransporte verfügbar, ferner 7 combinirte Adhäsions- und Zahnradlokomotiven, 3 Rangierlokomotiven und 5 Hauptbahnmaschinen.

Das Nähere ist aus den beiden angehefteten Tabellen zu ersehen.

Für die Vergrösserung des Bahnhofs Rübeland musste von der Herzoglichen Braunschweigischen Cammer, Direction der Forsten, die neben dem Bahnhof Rübeland gelegene fiscalische Sägemühle mit den dazu gehörigen 91,5 ar grossen Holzlagerplätzen für den Preis von 100 000 Mark erworben werden.

Zur Deckung des Geldbedarfs für alle diese Erweiterungen und Beschaffungen beschloss die siebzehnte ordentliche Generalversammlung am 20. Mai 1890 die Aufnahme einer 4 % Prioritäts-Anleihe in Höhe von 1 000 000 M. und weiter eine am 14. Februar 1895 berufene ausserordentliche Generalversammlung die Aufnahme einer weiteren 3½ % Prioritäts-Anleihe von gleichfalls 1 000 000 M.

Es dürfte an dieser Stelle von Interesse sein, darauf hinzuweisen, dass in einer Tabelle eine Uebersicht der verschiedenen Obligations-Anleihen der Gesellschaft und deren Tilgung seit ihrem Bestehen enthalten ist; und entspricht der Stand derselben naturgemäss der in der vorstehenden Skizze entworfenen Entwickelung des Unternehmens.

Aus Mitteln der genannten Anleihen wurde auch der Hauptbahnhof Blankenburg, welchen als Kopfbahnhof sämmtliche Güter der Harzbahn durchlaufen müssen, im Jahre 1890 mit einer angemessenen allgemeinen Beleuchtung durch eine elektrische Beleuchtungsstation von 100 Ampere Capacität versehen; und der Bahnhof sowie die anliegenden Gebäude als Güterschuppen, Lokomotivhäuser, Stationsgebäude durch 8 Bogenlampen à 1100 Kerzenstärken und 130 Glühlampen à 16 Kerzenstärken erleuchtet. Ferner bestritt die Gesellschaft aus diesen Anleihen

den Erwerb von 4 Wohnhäusern in der Albrecht- und Schützenstrasse und den dazu gehörigen werthvollen Gärten in Blankenburg in unmittelbarer Nähe der der Eisenbahn gehörigen Zufahrtstrasse zum Bahnhof und an das Besitzthum der Eisenbahn angrenzend für den Betrag von 137 200 M. Die Wohnhäuser dienen als Dienstwohngebäude für 2 Direktoren und eine Anzahl Beamte.

Die starke Steigerung des Verkehrs machte die Anlage einer dritten Wasserleitung für Station Blankenburg und die Erweiterung des Wasserstationsgebäudes durch Anlage neuer grosser Reservoire erforderlich. Diese neue Wasserleitung mit 60 mm weiten Druckröhren führt das Wasser aus dem ca. 700 m entfernten Thieteiche der Wasserstation zu und liefert ein der städtischen Leitung für den Lokomotivbetrieb annähernd gleichwerthiges Wasser für den erheblich billigeren Preis von 8 Pf. pro Cubikmeter, während das städtische Leitungswasser mit dem enormen Satze von 22 Pf. pro Cubikmeter bezahlt werden muss.

In gleicher Weise wie die Anleihen habe ich auch die Verwendung des Anlagekapitals seit dem Jahre 1873 bis Ende 1897 in einer Tabelle V übersichtlich zusammengestellt und endlich eine allgemeine Uebersicht der finanziellen Ergebnisse der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn seit 1873 in Tabelle III angefügt.

In welcher Weise befruchtend und belebend die Harzbahn Blankenburg-Tanne auf die Entwickelung des gesammten Verkehrs des Unternehmens eingewirkt hat, geht aus einer Gegenüberstellung der Jahre 1886 und 1896 sowie 1897 hervor.

Die Ergebnisse des letzten Jahres konnten allerdings nur schätzungsweise ermittelt werden, da die definitiven Zahlen noch nicht festgestellt sind.

Jahr	Personenbeförderung	Güterbeförderung		Güter Zusammen Tonnen	Gesammt-Einnahmen	Gesammt-Ausgaben	Ueberschuss
		Frachtgut Tonnen	Eilgut Tonnen				
1886	206537	197606	1837	199443	378953	223036	155918
1896	318448	378813	701	379514	967760	506997	460763
1897	353517	394016	846	394862	1026010	541000	485010

Im Harze selbst hat die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft sich an dem Bau weiterer Harzbahnen bislang nicht weiter betheiligt, vielmehr denselben der Initiative zweier anderer Gesellschaften, der Vereinigten Eisenbahnbau- und Be-

triebs-Gesellschaft in Berlin und der Südharzbahn-Gesellschaft in Walkenried überlassen, welche letztere z. Z. den Ausbau einer 1 m-spurigen Nebenbahn von Tanne über Braunlage nach Wieda und Walkenried unternommen hat, während die erstere eine ebenfalls 1 m-spurige Nebenbahn durch den Harz von Wernigerode ausgehend über Signalfichte, Sorge, Benneckenstein, Eisfelder Thalmühle, Ilfeld nach Nordhausen erbaut.

Letztere Gesellschaft beabsichtigt die Fortsetzung dieser Bahn von Wernigerode über Benzingerode, Heimburg nach Blankenburg und von da weiter über Timmenrode, Warnstedt nach Quedlinburg bezw. über Timmenrode nach Thale. Dieselbe würde in unsern Bahnhof Blankenburg mit uns zusammentreffen, während die Südharzbahn in Tanne an unsere Harzbahn anschliessen wird.

Dagegen beabsichtigt unsere Gesellschaft, um den lebhaften Wünschen der Stadt Derenburg und einer Reihe landwirthschaftlicher Interessenten der Feldmarken Derenburg, Böhnshausen, Silstedt etc. zu entsprechen, eine Nebeneisenbahn von Derenburg über Silstedt nach Minsleben zum Anschluss an die Preussische Linie Heudeber-Wernigerode in Minsleben als Fortsetzung der seit 1880 im Betriebe befindlichen Eisenbahn Langenstein—Derenburg zu erbauen. Zur Herstellung dieser 6,4 km langen Bahnlinie ist ein Baukapital von ca. 300 000 M. erforderlich, von welcher Summe die folgenden Interessenten zusammen 100 000 M. in Baar ohne Anspruch auf Rückzahlung und Verzinsung derselben in rechtsverbindlicher Form zugesichert haben:

a. die Stadtgemeinde Derenburg	45 000 M.
b. die Zuckerfabrik Minsleben.	30 000 „
c. die Dorfgemeinde Silstedt	15 000 „
d. Herr Rittergutsbesitzer Herzer in Böhnshausen	5 000 „
e. Herr Mühlenbesitzer Peters in Derenburg .	5 000 „
Sa.	100 000 M.

Der Rest des Baukapitals ist aus der 1895er Obligations-Anleihe für diesen Zweck reservirt.

Das Gesuch um Ertheilung der Genehmigung für den Bau und den Betrieb dieser Nebenbahn ist dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten Thielen Excellenz unterm 30. November 1897 unterbreitet und die Herzoglich Braunschweigische Staatsregierung hat mit Rescript vom 21. Januar 1898 No. 581 an das Herzogliche Eisenbahn-Commissariat die Genehmigung zu dieser Erweiterung unseres

Unternehmens ertheilt, wie auch zur Verausgabung von 200 000 M. aus der Anleihe von 1895.

Wenn wir auch von diesem Bahnbau keine grosse finanzielle Förderung unseres Unternehmens erwarten, so haben wir anderseits geglaubt, uns den Wünschen der bereits im engen wirthschaftlichen Zusammenhange mit unserer alten Linie Langenstein-Derenburg stehenden Interessenten nicht verschliessen zu sollen.

Tarifwesen.

I. Personen-Verkehr.

Der Berechnung des Personen-Fahrgeldes sind die auf den grösseren Privatbahnen und auf den Preussischen Staatsbahnen geltenden Tarifsätze zu Grunde gelegt und zwar:

für einfache Fahrt	in	I.	Klasse	0,08	M.	pro km.
	in	II.	„	0,06	„	„ „
	in	III.	„	0,04	„	„ „
für Rückfahrtkarten	in	I.	„	0,12	„	„ „
	in	II.	„	0,09	„	„ „
	in	III.	„	0,06	„	„ „

Die Fahrpreise für die Zahnradbahn Blankenburg-Tanne sind um 50% erhöht.

Daneben bestehen ausser anderen Ermässigungen für mehrere Stations-Verbindungen Sonntagsfahrkarten, d. i. Fahrkarten für Hin- und Rückfahrten zum einfachen Preise; ferner für die Sommermonate Fahrkartenbücher, welche je 10 Rückfahrkarten zum einfachen Preise haben und welche übertragbar sind und während der ganzen Sommerperiode in beliebiger Zeit benutzt werden können.

II. Güterverkehr.

Das Güter-Verkehrs-Tarifwesen ist besonders in Folge der innerhalb der letzten 20 Jahre durch den preussischen Staat erfolgten Verstaatlichung der meisten grösseren Norddeutschen Privat-Eisenbahnen einem mannigfachen Wechsel unterworfen ge-

wesen, es würde jedoch zu weit führen, hier auf das Entstehen und Verschwinden der einzelnen Verbands-Tarife näher einzugehen. Zur Zeit gehört die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn folgenden direkten Güter-Tarifen an:

1. Mitteldeutscher Privatbahn-Güter-Verkehr; Tarif für den Verkehr mit sämmtlichen Preussischen Staatsbahnen und darangrenzenden Privatbahn-Stationen; Tarif vom 1. Dezember 1895.
2. Westdeutscher Privatbahn-Verkehr; Tarif vom 1. März 1896.
3. Tarif für die Beförderung von Eisenerz und Coaks zum Hochofenbetrieb; Tarif vom 1. Mai 1893.
4. Magdeburg-Halle-Sächsischer Verband; Tarif vom 1. Februar 1896.
5. Niederdeutscher Eisenbahn-Verband; Tarif vom 1. August 1896.
6. Magdeburg-Halle-Bayrischer Verband; Tarif vom 1. Januar 1897.
7. Deutsch-Niederländischer Verband; Tarif vom 1. Februar 1898.
8. Tarif für die Beförderung von Böhmischen Braunkohlen; Tarif vom 1. November 1896.
9. Ost-Mittel-Südwestdeutscher Verband; Tarif vom 1. Mai 1897.
10. Nothstands-Tarif für Düngemittel vom 1. Mai 1897.

Die im Jahre 1877 von der Herzoglich-Braunschweigischen Staatsregierung genehmigten und seitdem im Local- und allen direkten Verkehren zur Einrechnung gelangten Tarif-Grundtaxen betragen per 100 kg und 1 km

in Eilgut	0,024 M.	+ 0,40 M.	}	Abfertigungsgebühr
„ Stückgut	0,012 „	+ 0,20 „	}	
„ Klasse A[1]	0,008 „	+ 0,20 „	}	
„ „ B	0,00667 „			
„ Spezialtarif A[2]	0,0055 „			
„ „ I	0,005 „	+ 0,12 „	„	
„ „ II	0,004 „			
„ „ III	0,0035 „			

Von den Abfertigungsgebühren werden auf der Strecke Halberstadt-Blankenburg bei Entfernungen bis zu 10 km nur 1/2, darüber 2/3 eingerechnet, während auf der Strecke Langenstein-Derenburg und Blankenburg-Tanne zu den nach obigen Grund-

taxen ermittelten Sätzen ein fester Zuschlag für alle Klassen von 25 % der normalen Abfertigungsgebühr hinzutritt.

Hierneben bestehen für fast alle Massenartikel Ausnahmetarife zu sehr niedrigen Sätzen und zwar u. A. folgende:

Der Frachtantheil der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn beträgt für 10 ts.

	normal nach den Sätzen des Specialtarifs III im Verkehr mit		ermässigt nach den bestehenden Ausnahmetarifen im Verkehr mit	
	Blankenburg	Rübeland	Blankenburg	Rübeland
a. für Düngemittel, Erde pp., Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe (Stein- und Braunkohlen, Koaks und Holzkohlen) und Holz des Specialtarifs III	13.— ℳ	21.— ℳ	12.— ℳ	18.— ℳ
b. für Kalk, gebrannt od. gemahlen, zu Dungzwecken	—	21.— „	—	16.— „
c. für Wegebaumaterialien . . .	13.— „	21.— „	7.— „	13.— „
d. für Steine roh, als Sand-, Bruch-, Pflaster- und Kalkstein u. s. w. sowie Sand	13.— „	21.— „	9.70 „	14.70 „
e. für Giesserei-Roheisen	13.— „	—	7.40 „	—
f. für Koaks zum Hochofenbetrieb	13.— „	—	7.90 „	—
g. für Kalk, gebrannten, zu Bauzwecken von den Harzstationen Rübeland und Elbingerode (welche hier nur in Frage kommen) wird zu Beginn des Jahres für die im vorher abgelaufenen Kalenderjahre beförderten Mengen, welche das Gewicht von 22000 ts. überschreiten, eine Frachtermässigung von 5 M. pr. 10 ts. gewährt.				

In welcher Weise sich der Verkehr unter Berücksichtigung der einzelnen Waaren-Gattungen im Laufe der Jahre 1876 bis 1897 entwickelt hat, geht aus nachfolgender für 6 Betriebsjahre aufgestellten Nachweisung hervor.

Nachweisung der abgefertigten Wagenladungen

auf sämmtlichen Stationen

für die Jahre 1876, 1885, 1890, 1895, 1896, 1897.

(Angabe in nur ganzen Tonnen à 1000 kg.)

1. Jahr	2. Braunkohlen, Braunkohlen-Brikets u. Koks		3. Steinkohlen, Steinkohlen-Brikets u. Koks		4. Getreide, Hülsenfrüchte, Mehl und sonstige Mühlenfabrikate		5. Kartoffeln		6. Obst	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	2980	8223	145	3057	831	1420	1297	351	99	—
1885	326	19650	125	18565	3123	4228	4892	190	478	10
1890	86	27825	—	37470	2970	4899	7509	966	540	25
1895	227	33036	347	41341	3885	5183	3390	145	381	—
1896	170	38584	137	31440	3494	4463	1275	464	189	—
1897	116	37922	371	34555	6683	4907	2996	211	264	—

1. Jahr	7. Malz		8. Oelkuchen, Oelkuchenmehl, Lein- u. Palmkernkuch., bz. Saatmehl u. d. m.		9. Rüben		10. Rübenpress-rückstände		11. Melasse	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	—	—	130	615	2850	230	—	—	—	—
1885	—	—	10	330	15666	6308			963	—
1890	—	—	1)	430	19474	4249			687	—
1895	265	630	—	645	16910	4093			728	—
1896	245	468	10	741	23678	2240			610	25
1897	210	417	5	634	24278	2742			548	—

1. Jahr	12. Rohzucker		13. Guano, Chilisalpeter u. derartige Düngemittel		14. Kalk, gebrannter		15. Staubkalk, Kalkasche	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	—	—	74	124	1514	471	—	—
1885	1799	—	165	862	95	530	—	—
1890	2608	—	2842	2710	34058	182	—	—
1895	2626	—	788	1829	74615	621	8820	960
1896	2756	—	274	2099	84056	48	11051	10
1897	3055	—	282	2267	102725	45	9818	558

1. Jahr	16. Pflastersteine und Wegebanmaterialien		17. Schwefelkies		18. Eisenerze		19. Roheisen	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	5205	1830	—	—	—	—	600	20
1885	11921	4986	—	—	50	210	6305	530
1890	74073	18766	—	—	28550	32570	13210	2850
1895	61671	18613	3333	—	12090	12061	10176	2907
1896	83816	3713	2967	—	2420	—	5314	1944
1897	85011	4300	2281	—	2275	59	4653	2983

1. Jahr	20. Eisengusswaare, Eisen- u. Stahlwaare aller Art, Maschinentheile und Schienen		21. Erde, Sand, Kies, Mergel u. Hüttenschlacke		22. Erdfarben und Farbenerde		23. Holz, als Bau- und Nutzholz	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	209	190	8308	336	344	25	2100	471
1885	588	4435	15027	640	1112	514	3284	1162
1890	3360	3128	18117	1884	981	714	11561	3884
1895	2441	1371	17375	2292	844	647	10998	2936
1896	2518	1412	17575	965	735	467	11963	2024
1897	2887	1144	19691	1153	640	580	11771	2315

1. Jahr	24. Brennholz		25. Holzwaaren aller Art		26. Holzstoff		27. Chemische Holzfabrikate wie Holzgeist, Methyl, Holzessig, holzessigsaurer Kalk		28. Pulver	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	—	—	—	—	25	—	99	—	—	—
1885	—	—	—	—	—	—	771	25	245	91
1890	—	—	—	—	—	—	604	—	965	202
1895	1454	19	603	55	2310	—	509	—	41	—
1896	219	15	658	56	2634	10	599	92	47	—
1897	246	37	377	135	2316	11	856	17	84	—

1. Jahr	29. Umzugsgut		30. Alle sonstige nicht aufgeführte Artikel		31. Zusammen	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang	Versand	Empfang
1876	375	145	56	210	27151	17718
1885	170	205	611	767	67726	64220
1890	390	514	777	1599	223372	144867
1895	528	678	5644	5485	242999	135547
1896	532	728	5159	3634	265101	95642
1897	692	753	5206	4346	290337	102091

Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal.

Zur Förderung des materiellen Wohls der Bediensteten bestehen die nachfolgenden Einrichtungen:

a) Pensions- und Unterstützungskasse.

Die Pensions- und Unterstützungskasse ist im Jahre 1874 mit Wirkung vom 1. October desselben Jahres gegründet. Sie bezweckt:

1. Den angestellten Beamten bei eintretender Invalidität eine lebenslängliche Pension zu gewähren.
2. Bei Todesfällen der noch im Dienst stehenden oder mit Pension entlassenen Beamten deren Wittwen zu pensioniren.
3. Den hinterbliebenen ehelichen Kindern der Beamten und Pensionaire während ihrer Hilfsbedürftigkeit eine Unterstützung zu ihrer Erziehung zu gewähren und
4. zum Begräbnisse der Beamten uud ihrer Frauen eine Beihülfe zu beschaffen.

Die Einnahmen der Kasse bestehen aus:

Disciplinarstrafgeldern, Erlös aus dem Verkaufe von Fundsachen, Gewinne aus verkauften Fahrplänen, Geschenken, Erträgen der Grasnutzung von den Böschungen, Zinsen des angesammelten Vermögens, einmaligen Beiträgen im Gehalte erhöhter Theilnehmer sowie ferner aus den regelmässigen Beiträgen der Theilnehmer in Höhe von 3⅓ % ihrer pensionsberechtigten Einkommen und schliesslich aus dem Zuschuss der Eisenbahn-Gesellschaft in gleicher Höhe der regelmässigen Jahresbeiträge sämmtlicher Theilnehmer.

Die Mitgliederzahl der Kasse ist von 42 Ende 1874 auf 143 Ende 1897 und das Vermögen von 725 Mark 42 Pfg. Ende 1874 auf 133559 Mark 12 Pfg. Ende 1897 gestiegen.

Die von der Eisenbahn-Gesellschaft für die Jahre 1874 bis einschliesslich 1897 zur Kasse geleisteten Baarzuschüsse betragen 72334 Mark 19 Pfg.

Ueber die aus der Kasse seit ihrem Bestehen gezahlten Pensions- und Unterstützungsgelder gewährt die nachfolgende Zusammenstellung einen Ueberblick:

Jahr	Pensionen an			Begräbniss-gelder	Zusammen	Anzahl der im Pensionsgenuss befindlichen Personen		
	Beamte ℳ	Wittwen ℳ	Kinder ℳ	ℳ	ℳ	Beamten	Wittwen	Kinder
1880	18	—	—	—	18	1	—	—
1881	108	—	—	60	168	1	—	—
1882	108	—	—	—	108	1	—	—
1883	108	31	—	160	299	1	1	—
1884	113	188	—	—	301	1	1	—
1885	406	146	21	—	573	2	1	1
1886	666	407	94	400	1567	4	2	1
1887	732	594	94	—	1420	4	2	1
1888	732	313	220	100	1365	4	1	5
1889	732	217	314	300	1563	4	2	5
1890	732	250	314	—	1296	4	2	5
1891	1404	423	330	300	2457	7	3	10
1892	3247	533	439	100	4319	9	4	10
1893	8394	835	681	300	10210	9	5	14
1894	8370	1157	641	100	10268	10	6	11
1895	8608	1738	641	500	11487	11	10	11
1896	9908	2236	641	—	12785	11	10	11
1897	9676	2341	641	500	13158	11	12	11
Zus.:	54062	11409	5071	2820	73362	95	62	96
							253	

b) Betriebs-Krankenkasse.

Die Krankenversicherung bezw. Krankenfürsorge ist im Jahre 1897 neu geregelt. Seit dem 1. April 1897 besteht die Betriebskrankenkasse unter gleichzeitigem Fortfall aller bis dahin und zwar seit dem ersten Juli 1877 für das gesammte Personal in Wirksamkeit gewesenen Kasseneinrichtungen zu Unterstützungszwecken in Krankheitsfällen.

Die Betriebskrankenkasse bezweckt eine über die reichsgesetzliche Fürsorge hinausgehende Fürsorge für das Personal. Sie gewährt ihren Mitgliedern und deren Familienangehörigen in Krankheitsfällen auf die Dauer von 26 Wochen freie ärztliche Behandlung, freie Arznei, Verbandsstücke, Brillen, Bruchbänder

und ähnliche Heilmittel, sowie ferner den Kassenmitgliedern vom dritten Tage nach dem Tage der Erkrankung gleichfalls auf die Dauer von 26 Wochen ein Krankengeld in Höhe der Hälfte des der Beitragsberechnung zuletzt zu Grunde gelegten Tagesverdienstes.

Die Kasse gewährt weiter ein Sterbegeld: beim Tode eines Mitgliedes in Höhe des 30fachen Betrages des zuletzt der Beitragsberechnung zu Grunde gelegten Tagesverdienstes, beim Tode der Ehefrau eines Mitgliedes in Höhe der Hälfte, beim Tode eines noch nicht 15 Jahre alten oder gänzlich erwerbsunfähigen Kindes eines Mitgliedes oder einer Tochter, die an Stelle der Mutter den Haushalt führte, in Höhe von einem Drittel des für das Kassenmitglied festgestellten Sterbegeldes. Für Kinder unter 5 Jahren wird ein Sterbegeld im Betrage von 15 Mark gewährt.

Der Kasse sind verpflichtet beizutreten alle im Arbeiterverhältniss gegen Lohn beschäftigten Personen, sowie alle Beamten mit einem Diensteinkommen von nicht über 2000 Mark pro Jahr.

Für jedes Kassenmitglied ist ein laufender Beitrag in Höhe von 3 % des durchschnittlichen Tagelohnes bezw. des Diensteinkommens, soweit es 4 Mark für den Arbeitstag nicht übersteigt, zur Kasse zu entrichten.

Von dem Beitrage entfallen auf das Kassenmitglied 2% und auf die Eisenbahnverwaltung 1%.

Ausserdem haben alle im Arbeitsverhältniss stehenden Personen die Hälfte der Kosten der Arznei und anderer Heilmittel für ihre erkrankten Familienangehörigen zu erstatten.

Die baaren Zuschüsse, welche die Eisenbahngesellschaft zu den vorhandenen Krankenkassen und Einrichtungen seit deren Bestehen, vom 1. Juli 1877 bis Ende 1897 geleistet hat, betragen 32 600 Mark 8 Pfg.

c) Unfallversicherung.

Die Gesellschaft ist Mitglied der auf Grund des Reichsgesetzes über die Unfallversicherung am 1. October 1885 ins Leben getretenen Privatbahnberufsgenossenschaft. Die Versicherung umfasst das gesammte Beamten- und Arbeiterpersonal. Die zur Deckung der Verpflichtungen der Privatbahnberufsge-

nossenschaft erforderlichen Jahresbeiträge werden im Umlageverfahren festgesetzt und sind von dem Arbeitgeber allein zu tragen. Die von der Gesellschaft an die Privatbahn-Berufsgenossenschaft zu Gunsten des Personals gezahlten Umlagebeiträge für die Zeit vom 1. October 1885 bis Ende 1897 betragen insgesammt 31545 Mark 69 Pfg. Im Ganzen sind bislang 9 Betriebsunfälle rentenpflichtig geworden mit einer Entschädigungssumme von zusammen 14202 Mark 18 Pfg. Diese Belastung hat sich im Vergleich zu den eingezahlten Beiträgen günstig für die finanzielle Entwickelung und Kräftigung der Privatbahn-Berufsgenossenschaft gestaltet und gehört denn auch unsere Bahn mit zu denjenigen Eisenbahnen, welche die ermittelte Normalgefahrenziffer nicht erreichen.

d) Invaliditäts- und Altersversicherung.

Die Invaliditäts- und Altersversicherung ist ohne alle Rücksicht auf die bestehende Pensionskasse zur Durchführung gebracht, so dass sämmtliche Beamte, soweit ihr Jahreseinkommen 2000 Mark nicht übersteigt und sämmtliche im Arbeiterverhältniss stehenden Personen der Versicherung unterworfen sind.

Durch die Ausdehnung der Invaliditäts- und Altersversicherung auf das gesammte Personal erwächst allerdings in Bezug auf das Beamtenpersonal der Gesellschaft eine doppelte Beitragspflicht, zur Pensionskasse und zur Invaliditäts- und Altersversicherung.

Als äusserst segensreiche Folge des Nebeneinanderbestehens dieser beiden Kasseneinrichtungen ergiebt sich für die betreffenden Beamten der nicht zu unterschätzende Vortheil der doppelten Pensionsberechtigung, indem ihnen der Anspruch auf die bahnseitig zu zahlende Pension und auf die reichsgesetzliche Invaliden- bezw. Alters-Rente gesichert ist.

Der von der Gesellschaft seit dem Inkrafttreten der Invaliditäts- und Alters-Versicherung für die Jahre 1891 bis einschl. 1897 getragene Antheil in Höhe der Hälfte der für diesen Zeitraum insgesammt verwendeten Markenbeträge beziffert sich auf 8821 M. 4 Pfennig.

Dadurch erreichen die Aufwendungen, welche die Gesellschaft seit dem Bestehen ihrer Bahnunternehmung im Interesse der Förderung der dem Wohle des Personals dienenden Hilfskassen und Versicherungseinrichtungen bis Ende 1897 aus ihren Mitteln geleistet hat, insgesammt die Summe von 145501 M. 00 Pfg.

Die Zuschüsse der Gesellschaft zu den zu Gunsten ihrer Bediensteten geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen betrugen im Jahre 1875 bei im Jahresdurchschnitt beschäftigten 74 Personen 1500 M., oder 20,27 M. pro Kopf, im Jahre 1897 dagegen 13 198,35 M. bei einer Personenzahl von 250 im Jahresdurchschnitt oder pro Kopf 52 Mark 79 Pfg.

Diese ganz erheblich gestiegenen Aufwendungen, die aus den Eisenbahnerträgnissen gemacht sind, sowie die in Vorstehendem kurz dargestellten Ergebnisse beweisen, dass es der Verwaltung in Bethätigung steter Fürsorge für das Personal zu ihrer Freude im Laufe der Zeit gelungen ist, die Bedeutung der zum Wohle des Personals geschaffenen Wohlfahrtseinrichtungen und den inneren Ausbau derselben unausgesetzt zu fördern und dadurch die Fürsorge für das Personal in Fällen der Krankheit und Erwerbsunfähigkeit auszudehnen und zu vervollkommnen.

Schliesslich sei noch der Stiftung gedacht, welche die Herren J. L. Eltzbacher & Co. im Jahre 1879 unserer Gesellschaft und der gleichfalls hier ihren Sitz habenden Actien-Gesellschaft der Harzer Werke zu Rübeland und Zorge unter Ueberweisung eines Fonds von 5000 Mark mit der Bestimmung gemacht haben, aus den Zinserträgen desselben Wittwen und Waisen von Bediensteten beider Gesellschaften zu unterstützen.

Dieser Wohlthat sind bislang in 13 Fällen Wittwen und Waisen von verstorbenen Beamten und Arbeitern unserer Gesellschaft mit Unterstützungsbeträgen von insgesammt 575 Mark theilhaftig geworden.

Das Vermögen des Fonds war Ende 1897 auf den Betrag von 9986 M. 95 Pfg. angewachsen.

Schlusswort.

Werfen wir nochmals einen Blick zurück auf die sehr bescheidenen Anfänge der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft, und auf die über alles Erwarten gesunde Entwicklung ihres Unternehmens, welche dasselbe in 25 Jahren genommen hat, so muss es mit Genugthuung erfüllen, dass es bei harter Arbeit dem Streben derselben vergönnt gewesen ist, in befruchtender Weise auf eine lebhafte Entwickelung der Industrie und dadurch auf die Hebung des Wohlstandes der von ihren Bahnlinien erschlossenen braunschweigischen und preussischen Landestheile, erheblich einzuwirken.

Namentlich gilt dieses von der Stadt Blankenburg, welche von einem unbedeutenden Städtchen von 3800 Einwohnern zu einer hübschen wohlhabenden Villenstadt von über 10000 Einwohnern erblüht ist.

Weiter gilt dieses aber noch von dem braunschweigischen und preussischen Nordharz.

Wenn noch vor kaum 15 Jahren ernste Sorgen bei den beiden hohen Staatsregierungen bezüglich der materiellen Lage der Bewohner dieser Landestheile für die Zukunft bestanden, so sind dieselben heute wohl, Gott sei Dank, durch die Bahnanlage als beseitigt anzusehen, angesichts der zahlreichen Hände, welche in den grossen erblühten mächtigen Industrieen des Bodethales mit Leichtigkeit hohen Verdienst und damit einen angemessenen sorgenfreien Lebensunterhalt finden.

Einen grossen Theil ihres hocherfreuenden Erfolges verdankt die Gesellschaft der wohlwollenden Förderung und Unterstützung der beiden verbündeten hohen Landesregierungen von Braunschweig und Preussen, welche dieselben allen Verkehrsanlagen und somit

auch dem Unternehmen der Gesellschaft zu Theil werden liessen, namentlich trat dieses bei dem schwierigen Bau der Harz-Zahnradbahn von Seiten der Herren Commissare beider Staaten in vollstem Maasse zu Tage.

Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft wird auch für die Zukunft eifrigst bestrebt sein, so viel sie irgend vermag zur Hebung der Wohlfahrt der, von ihr berührten, Landestheile beizutragen und diese zu fördern, sie wird sich damit stets neben dem Charakter eines Transportunternehmens auch denjenigen eines Institutes für die öffentliche Wohlfahrt zu verdienen suchen.

Tabelle I.

Nach

der im Jahre 1898 vorhandenen Locomotive

Name der Locomotiven	I. Ziegenkopf	II. Langenstein	III. Blankenburg
Name des Fabrikanten und Fabrikortes	Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft vorm. G. Egestorff in Linden vor Hannover		Krauss & Co. in München
Zeit der Inbetriebnahme	1873		1873
Adhäsionscylinder { Durchmesser in mm	432		290
Adhäsionscylinder { Kolbenhub „ „	610		540
Adhäsionscylinder { Lage derselben .	aussen		aussen
Zahnradcylinder { Durchmesser in mm	—		—
Zahnradcylinder { Kolbenhub „ „	—		—
Zahnradcylinder { Lage derselben . .	—		—
Kessel { Durchmesser in Metern . . .	1,188		1,100
Kessel { Länge „ „ . . .	3,396		3,350
Kessel { Anzahl der Siederöhren . .	172		127
Heizfläche { im Feuerkasten in □-Metern	9,3		4,48
Heizfläche { in den Röhren „ „	92,0		54,86
Heizfläche { zusammen „ „	101,3		59,34
Ueberdruck des Dampfes { höchster polizeilich conc im Kessel (kg pr. □cm)	9,297		12,396
Ueberdruck des Dampfes { höchster im Cylinder (kg pr. □cm)	6,36		8,466
Anzahl der Treibräder { der Adhäsionsmaschine .	4		4
Anzahl der Treibräder { der Zahnradmaschine . .	—		—
Anzahl der Laufräder	—		—
Durchmesser { der Adhäsionsräder (m)	1,448		0,978
Durchmesser { der Zahnradtreibräder .	—		—
Durchmesser { der Laufräder . . .	—		—
Der Räder adhärirendes Gewicht (Tonnen)	26		24
Aeusserer Radstand (m)	2,362		2,450
Eigengewicht { ohne Wasser und Kohlen (Tonnen)	31		17,5
Eigengewicht { mit Wasser u. Kohlen (Tonnen)	34		24
Eigengewicht { mit Tender ohne Wasser u. Kohlen (Tonnen)	44,2		17,5
Grösste Zugkraft (Tonnen) (bei den Zahnradlocomotiven bei 1 : 16,66) . .	5,90		4,16
Vortheilhafteste Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde { der Adhäsionsmaschine . .	15		11,25
Vortheilhafteste Geschwindigkeit in Kilometern pro Stunde { der Zahnradmaschine . .	—		—
Beschaffungskosten der Locomotiven { incl. Tender u. Reservetheile . . . . ℳ	66 375	66 375	42 000
Beschaffungskosten der Locomotiven { pro Tonne Gewicht . „	1 501,80	1 501,80	2 400,00

weisung

und ihrer hauptsächlichsten Constructionstheile.

IV.	V.	Vi—IX.	X—XII.	XIII.	XIV.	XV.
Regenstein	Derenburg	Prinz Albrecht	von Cramm-Burgdorf	Rübeland	Elbingerode	Börnecke
		Albert Schneider	Brocken			
A. Borsig in Berlin		Roman Abt Kybitz	Tanne	Esslinger Maschinen-Fabrik in Esslingen.		
		Esslinger Maschinenfabrik in Esslingen				
1878	1881	1885	1887	1886	1894	1889
432		450	1895	350		432
609		600	1898	550		609
aussen		aussen		aussen		aussen
—		300		—		—
—		600		—		—
—		innen		—		—
1,280		1,408		1,106		1,314
4,330		3,965		3,240		4,250
166		251		133		214
7,26		8,3		5,15		7,87
103,96		127,7		55,50		117,15
111,22		136,0		60,65		125,02
10,00		10		12		10
6,666		8,852		8		6,666
6		6		6		6
—		2		—		—
—		2		—		—
1,371		1,250		1,080		1,371
—		0,573		—		—
—		0,750		—		—
36		43		29,65		37
3,295		3,05		3,0		3,320
31,8		47,5		23,35		31
36		55		29,65		37
43,3		—		—		42,3
8,55		11,35		4,94		8,55
14		15	53 000	12		14
			1 115,19			
—		12	52 000	—		—
			1 094,73			
43 808	35 489	57 000	53 000	18 600	25 500	35 425
1 011,80	819,61	1 200,00	1 221,07	796,57	1 092,08	837,00

Tabelle II.

Zusammenstellung
der Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

Beschafft im Jahre	Personen-Wagen	Gepäck-Wagen	Bedeckte Güterwagen	Offene Güterwagen	Special-güter-wagen	Bemerkungen
	Anzahl					
1873	7	3	15	42	—	* Die 29 Personenwagen setzen sich zusammen aus:
1874	3	—	—	—	—	1 Salonwagen
1879	—	—	20	—	—	5 Wagen I. u. II. Klasse
1881	—	—	—	5	1	3 „ I., II. u. III. Klasse
1882	—	—	—	10	—	5 „ II. u. III. „
1883	—	—	—	4	—	9 „ III. „
1884	—	—	6	30	—	3 Aussichtswagen II. „
1885	6	2	—	—	—	3 desgl. III. „
1886	1	—	—	28	—	29 Wagen mit zusammen
1887	—	—	8	—	—	80 Plätzen I. Klasse
1888	—	—	7	—	90	310 „ II. „
1889	—	—	4	2	—	758 „ III. „
1890	12	—	10	—	44	Hierzu treten noch 5 Stück der im Jahre 1898 eingestellten bedeckten Güterwagen, die mit Endperrons, Fenstern pp. für den Personentransport eingerichtet sind und zusammen 200 Plätze III. Klasse enthalten.
1891	—	—	—	25	25	
1892	—	—	5	—	—	
1893	—	—	—	—	25	** Die Zahl der Specialwagen setzt sich zusammen aus:
1894	—	—	—	2	—	20 Langholzwagen
1895	—	—	20	—	50	16 Erztransportwagen
1896	—	—	—	—	1	1 Gastransportwagen
1897	—	—	—	—	2	251 Kalktransportwagen
1898	—	—	25	—	50	288 Wagen.
	*29	5	120	148	**288	

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Tabelle III.

Zusammenstellung
der finanziellen Ergebnisse der Betriebsjahre 1873 bis einschliesslich 1897.

	1873 ℳ	1874 ℳ	1875 ℳ	1876 ℳ	1877 ℳ	1878 ℳ	1879 ℳ	1880 ℳ	1881 ℳ	1882 ℳ	1883 ℳ	1884 ℳ
Die Betriebs-Einnahmen betrugen . .	61178,75	111537	137781	157206	204234	205624	197060	306716	320138	347992	387386	376178
Die Betriebs-Ausgaben betrugen . .	60481,52	119894	125603	135533	142200	160701	146539	204023	203170	203995	225021	215799
Der Brutto-Ueberschuss betrug . .	—	—	12178	21673	62034	44923	50521	102693	116968	143997	162365	160378
Verwendung des Ueberschusses.												
1. Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihen	—	—	3351	10626	10580	13809	15372	19599	25462	28770	27045	26738
2. Dividende an Stamm-Prior.-Actien	—	—	—	—	—	*18000 (1½%)	*12000 (1%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)
3. Dividende an Stammactien . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	20000 (1⅔%)	36000 (3%)	48000 (4%)	48000 (4%)
4. Eisenbahnsteuer	—	—	—	—	—	—	—	1117	1293	1552	1950	1991
5. Rücklage in den Reservefonds resp. vom Jahre 1887 in die Reservefonds	—	—	—	—	20000	7520	10000	10000	10000	10000	10000	10000
6. Rücklage in den Erneuerungsfonds resp. vom Jahre 1887 in die Erneuerungsfonds	—	—	—	—	24000	—	—	—	—	—	—	—
7. Zur Zahlung der statutenmässigen Tantième	—	—	—	—	—	—	—	—	—	441	810	578
8. Zu sonstigen Zwecken	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1800	1800	1800
9. Rücklage in den Reservefonds zur Deckung eines aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10. Uebertrag auf das folgende Jahr	—	—	470	11047	7454	5459	13149	11977	213	5434	12760	11271
11. Deckung des Deficits vom Vorjahre	—	—	8357	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe wie oben	—	—	12178	21673	62034	44923	50521	102693	116968	143997	162365	160378
						*Divid.-schein 1873	*Divid.-schein 1873	*Divid.-schein 1874	*Divid.-schein 1881	*Divid.-schein 1882	*Divid.-schein 1883	*Divid.-schein 1884

Bis z. 1. Juli ist die Verzins. d. Baukap. a. d. Baufonds erf.

	1885 M	1886 M	1887 M	1888 M	1889 M	1890 M	1891 M	1892 M	1893 M	1894 M	1895 M	1896 M	1897 M
Die Betriebs-Einnahmen betrugen . .	343421	378953	602256	706746	748418	804593	860167	902886	916560	950555	934456	967760	1026010*
Die Betriebs-Ausgaben betrugen . .	188974	223035	377809	377942	398691	450706	478256	496213	478629	500832	502845	506997	541000*
Der Brutto-Ueberschuss betrug . .	154447	155918	224447	328804	349727	353887	381911	406673	437931	449723	431611	460763	485010*
Verwendung des Ueberschusses.													
1. Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Anleihen	19986	19942	120193	143894	153971	152622	173363	171177	177880	182665	190048	183542	
2. Dividende an Stamm-Prior.-Actien	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	*60000 (5%)	—*	—	—	—	—	—	
3. Dividende an Stammactien . . .	48000 (4%)	48000 (5%)	22000 (2%)	88000 (4%)	99000 (4½%)	104500 (4¾%)	153000 (4½%	170000 (5%)	178500 (5¼%)	187000 (5½%)	187000 (5½%)	187000 (5½%)	
4. Eisenbahnsteuer	1991	1991	1546	3115	3590	3749	3308	4206	5079	5686	5810	5865	
5. Rücklage in den Reservefonds resp. vom Jahre 1887 in die Reservefonds	10000	10000	5435	1300	1300	1524	1524	1524	7726	7786	8052	8208	
6. Rücklage in den Erneuerungsfonds resp. vom Jahre 1887 in die Erneuerungsfonds	—	—	5541	22003	21776	21776	38132	38366	38456	38647	22328	38908	
7. Zur Zahlung der statutenmässigen Tantième	424	648	2000	3523	3770	3816	3986	4883	6750	6927	8589	11283	
8. Zu sonstigen Zwecken	4800	4800	4800	4800	3585	1800	1800	1800	1800	1800	5440	16358	
9. Rücklage in den Reservefonds zur Deckung eines aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes	5400	5400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
10. Uebertrag auf das folgende Jahr	3846	5137	932	2169	2735	4100	6798	4717	6740	19212	4344	9499	
11. Extradotation des Erneuerungsfonds A	—	—	—	—	—	—	—	10000	15000	—	—	—	
Summe wie oben	154447	155918	224447	328804	349727	353887	381911	406673	437931	449723	431611	460763	
	*Divid.-schein 1885	*Divid.-schein 1886	*Divid.-schein 1887	*Divid.-scheln 1888	*Divid.-schein 1889	*Divid.-schein 1890	*Die bevorz. Stell d. Stamm-Prior.-act. hat am 1. Jan. 1891 aufgehört.						

Steht noch nicht fest.

* geschätzt

Tabelle IV.

Nachweisung der von der Gesellschaft begebenen Prioritäts-Anleihen und deren Amortisation.

5 % Prioritäts-Anleihe I. Emission, ausgegeben im Jahre 1875.

Bestand am 31. Dezember 1877	300 000.—
Amortisirt im Jahre 1878	3 000.—
Bestand am 31. Dezember 1878	297 000.—
Amortisirt im Jahre 1879	3 000.—
Bestand am 31. Dezember 1879	294 000.—
Amortisirt im Jahre 1880	3 300.—
Bestand am 31. Dezember 1880	290 700.—
Amortisirt im Jahre 1881	3 600.—
Bestand am 31. Dezember 1881	287 100.—
Amortisirt im Jahre 1882	3 600.—
Bestand am 31. Dezember 1882	283 500.—
Amortisirt im Jahre 1883	3 900.—
Bestand am 31. Dezember 1883	279 600.—
Amortisirt im Jahre 1884	3 900.—
Bestand am 31. Dezember 1884	275 700.—

Im Jahre 1885 in 4 % convertirt und zu der 1884er Anleihe hinzugetreten.

5 % Prioritäts-Anleihe II. Emission, ausgegeben im Jahre 1880.

Bestand am 31. Dezember 1882	165 000.—
Amortisirt im Jahre 1883	2 700.—
Bestand am 31. Dezember 1883	162 300.—
Amortisirt im Jahre 1884	900.—
Bestand am 31. Dezember 1884	161 400.—
Amortisirt im Jahre 1885	900.—
Bestand am 31. Dezember 1885	160 500.—
Amortisirt im Jahre 1886	900.—
Bestand am 31. Dezember 1886	159 600.—
Amortisirt im Jahre 1887	1 200.—
Bestand am 31. Dezember 1887	158 400.—
Amortisirt im Jahre 1888	1 200.—
Bestand am 31. Dezember 1888	157 200.—
Amortisirt im Jahre 1889	1 200.—
Bestand am 31. Dezember 1889	156 000.—
Amortisirt im Jahre 1890	1 200.—
Bestand am 31. Dezember 1890	154 800.—

Zum 1. April 1891 gekündigt und aus der Anleihe von 1890 zurückgezahlt.

4 % Prioritäts-Anleihe von 1884, am 1. Oktober 1895 in 3½ % convertirt.

Bestand am 31. Dezember 1887	2 775 700.—
Amortisirt im Jahre 1888	13 900.—
Bestand am 31. Dezember 1888	2 761 800.—
Amortisirt im Jahre 1889	14 600.—
Bestand am 31. Dezember 1889	2 747 200.—
Amortisirt im Jahre 1890	15 100.—
Bestand am 31. Dezember 1890	2 732 100.—
Amortisirt im Jahre 1891	16 000.—
Bestand am 31. Dezember 1891	2 716 100.—
Amortisirt im Jahre 1892	16 700.—
Bestand am 31. Dezember 1892	2 699 400.—
Amortisirt im Jahre 1893	17 100.—
Bestand am 31. Dezember 1893	2 682 300.—
Amortisirt im Jahre 1894	17 700.—
Bestand am 31. Dezember 1894	2 664 600.—
Amortisirt im Jahre 1895	18 300.—
Bestand am 31. Dezember 1895	2 646 300.—
Amortisirt im Jahre 1896	18 700.—
Bestand am 31. Dezember 1896	2 627 600.—
Amortisirt im Jahre 1897	19 100.—
Bestand am 31. Dezember 1897	2 608 500.—

---

4 % Prioritäts-Anleihe von 1888.

Bestand am 31. Dezember 1893	500 000.—
Amortisirt im Jahre 1894	2 500.—
Bestand am 31. Dezember 1894	497 500.—
Amortisirt im Jahre 1895	3 000.—
Bestand am 31. Dezember 1895	494 500.—
Amortisirt im Jahre 1896	3 000.—
Bestand am 31. Dezember 1896	491 500.—
Amortisirt im Jahre 1897	3 000.—
Bestand am 31. Dezember 1897	488 500.—

---

4 % Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1890.

Bestand am 31. Dezember 1892	1 000 000.—
Amortisirt im Jahre 1893	5 000.—
Bestand am 31. Dezember 1893	995 000.—
Amortisirt im Jahre 1894	5 500.—
Bestand am 31. Dezember 1894	989 500.—
Amortisirt im Jahre 1895	5 500.—
Bestand am 31. Dezember 1895	984 000.—
Amortisirt im Jahre 1896	6 000.—
Bestand am 31. Dezember 1896	978 000.—
Amortisirt im Jahre 1897	6 000.—
Bestand am 31. Dezember 1897	972 000.—

3½ % Prioritäts-Anleihe vom Jahre 1895.

Bestand am 31. Dezember 1897	1 000 000.—

Wiederholung:

Stand der Anleihen am 31. Dezember 1897.

3½ %	Prioritäts-Anleihe	vom	Jahre	1884	=	2 608 500.—
4 %	„	„	„	1888	=	488 500.—
4 %	„	„	„	1890	=	972 000.—
3½ %	„	„	„	1895	=	1 000 000.—
						5 069 000.—

Actien.

1873er Stamm-Actien	= 1 200 000.—	
„ „ Prioritäts-Actien	= 1 200 000.—	(vom 1. Jan. 1891 St.-Act.)
1885er Stamm-Actien	= 1 000 000.—	
	3 400 000.—	

Zahnradbahnen

System R. Abt.

	Bezeichnung	Spurweite mm	Länge km		Steigung ‰		Minim.-Radius m		Gebaut	Locomotiven					Zuggewicht	Betriebsweise
			Zahnstg.	Total	Adhäsion	Zahnstg.	Adhäsion	Zahnstg		Construction nur Zahnrad	Construction Adhäs.u Zahnrad	Anzahl	Gewicht Tonnen	Zugkraft Tonnen		
1	Harzbahn, Braunschweig	1.435	7.5	30.5	25	60	180	200	$18^{84}/_{86}$	—	A & Z	7	56	12	135	Schieben
2	Lehesten, Thüringen	1.435	1.3	2.7	35	80	150	150	1885	—	do.	1	23	6	50	do.
3	Oertelsbruch, Thüringen	690	0.7	5	50	135	35	100	1885	—	do	2	6	2	7	do
4	Puerto Cabello-Valenzia, Venezuela	1067	3.8	3.8	—	80	—	125	1886	Z	—	3	42	9	60	do.
5	Visp-Zermatt, Schweiz	1000	7.5	35	28	125	80	100	$18^{89}/_{90}$	—	A & Z	5	29	9	45	Ziehen
6	Generoso, Schweiz	800	9.0	9	—	220	—	60	$18^{89}/_{90}$	Z	—	6	15	5.4	10	Schieben
7	Sarajevo-Konjica, Bosnien	760	19.5	56	15	60	125	125	1890	—	A & Z	8	30	7	75	Ziehen
8	Eisenerz-Vordernberg, Steyermark	1435	14.5	20	25	71	150	180	1890	—	do.	12	56	12	120	Schieben
9	Manitou-Pike's Peak, Colorado	1435	15.0	15	—	250	—	115	1890	Z	—	5	23	10	18	do.
10	Transandino, Südamerika	1000	28.0	75	25	80	115	200	1890	—	A & Z	5	42	8	60	do.
11	Diakophto-Kalavryta, Griechenland	750	3.6	23	35	145	30	50	$18^{90}/_{91}$	—	do.	3	16	5	16	Ziehen
12	Rothhorn, Schweiz	800	8	8	—	250	—	60	1891	Z	—	4	17	7	9	Schieben
13	Glion-Naye, Schweiz	800	8	8	—	220	—	80	1891	Z	—	6	17	7	10	do.
14	S. Domingo, Centralamerika	765	6.4	36	40	90	50	100	1891	—	A & Z	4	25	7	50	Ziehen
15	Mte. Salève, Savoien, elektr.	1000	9.0	9	—	250	—	35	1891	Z	—	14	7	2.5	10	Schieben
16	Usui Toge, Japan	1067	8.5	11	25	67	—	260	$18^{91}/_{92}$	—	A & Z	4	36	10	100	do.
17	Aix-les-Bains-Revard, Savoien	1000	9.2	9.2	—	210	—	75	$18^{91}/_{92}$	Z	—	7	18	7	10	do.
18	Montserrat, Spanien	1000	8	8	—	150	—	80	$18^{91}/_{92}$	Z	—	5	17	6	20	do.
19	Schafberg, Oesterreich	1000	6	6	—	255	—	100	$18^{92}/_{93}$	Z	—	6	17	7	9	do.
20	Beyrut-Damaskus, Syrien	1050	32	146	25	70	100	120	$18^{93}/_{94}$	—	A & Z	10	43	10	100	Ziehen
21	Travnik-Bugojno, Bosnien	760	6.3	42	15	45	125	125	$18^{93}/_{94}$	—	do.	7	36	8	120	do.
22	Rimamurany-Salgo Tarján, Ungarn	635	0.2	3.2	35	140	—	—	1895	—	A & Z	2	3	2.5	12	Schieben
23	Snowdon, England	800	7.3	7.3	—	183	—	80	1895	Z	—	5	18	7	16	do.
24	Tiszolcz-Zólyom brézo, Ungarn	1435	6.0	16.0	22	50	180	200	1895	—	A & Z	3	71	14	175	do.
25	Mount Lyell, Australien	1067	7.6	23.3	21	63	150	200	1896	—	A & Z	3	24	5	50	do.
26	Schneeberg, Oesterreich	1000	10.0	10.0	—	200	—	80	1896	Z	—	4	17	7	15	do.
27	Gornergrat, Schweiz	1000	10.0	10.0	—	200	—	80	$18^{96}/_{97}$	Z	—	3	10	6	14	do.
28	Hernadthal, Ungarn	1435	0.3	1.3	20	100	120	—	1896	—	A & Z	2	15	5	32	do.
29	Silberminen Peñoles, Mexiko	760	3.0	10.0	30	150	50	50	1897	—	A & Z	2	20	—	15	do.
30	Moomnera-Mount Morgan, Australien	1067	2.3	9	20	60	160	200	$18^{97}/_{98}$	—	A & Z	2	24	5	52	do.
			258,5	648,3												

A. W. ZICKFELDT
Typogr. Anstalt
OSTERWIECK/H.

Tabelle V.

Verwendung des Anlagekapitals vom Jahre 1873—1897.

Titel	Baukosten	Bestand am Schlusse des Jahres 1873	Bestand am Schlusse des Jahres 1874	Bestand am Schlusse des Jahres 1875	Bestand am Schlusse des Jahres 1876	Bestand am Schlusse des Jahres 1877	Bestand am Schlusse des Jahres 1878	Bestand am Schlusse des Jahres 1879	Bestand am Schlusse des Jahres 1880	Bestand am Schlusse des Jahres 1881	Bestand am Schlusse des Jahres 1882	Bestand am Schlusse des Jahres 1883	Bestand am Schlusse des Jahres 1884	Bestand am Schlusse des Jahres 1885	Bestand am Schlusse des Jahres 1886	Bestand am Schlusse des Jahres 1887	Bestand am Schlusse des Jahres 1888	Bestand am Schlusse des Jahres 1889	Bestand am Schlusse des Jahres 1890	Bestand am Schlusse des Jahres 1891	Bestand am Schlusse des Jahres 1892	Bestand am Schlusse des Jahres 1893	Bestand am Schlusse des Jahres 1894	Bestand am Schlusse des Jahres 1895	Bestand am Schlusse des Jahres 1896	Bestand am Schlusse des Jahres 1897
		M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰	M ₰
I	Grunderwerb und Nutzungsentschädig. etc.	229156 —	271512 10	251627 01	248987 01	248177 01	247607 01	247607 01	247607 01	319091 08	319256 27	319256 27	324147 19	324147 19	457513 64	475295 16	485298 73	495618 60	497475 68	501199 44	512497 71	615448 86	625569 72	626796 88	623980 75	625861 81	
II	Erd-, Fels- u. Böschungsarbeiten	277281 —	282640 —	282747 98	282882 68	282882 68	282882 68	282882 68	284134 05	357908 18	359125 94	359319 18	360420 59	360420 59	1054655 28	1053036 17	1054484 71	1066003 14	1069378 14	1079185 86	1083130 83	1090256 82	1091419 57	1094057 99	1095153 95	1097226 70	
III	Einfriedigungen, ausschliesslich derj. der Bahnhöfe	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	1184 45	1184 45	1184 45	1184 45	1184 45	5945 45	7561 50	8007 52	8212 27	8212 27	8315 41	8315 41	8315 41	8315 41	8315 41	8315 41	8315 41	
IV	Wegeübergänge etc.	26117 —	26267 75	27169 05	27467 85	27576 60	27576 60	27576 60	27776 04	33266 40	33745 35	33745 85	33827 50	33827 50	86498 37	98390 67	102861 60	102868 43	103620 43	103678 71	105202 39	105210 29	105210 29	105210 29	105210 29	105210 29	
V	Durchlässe u. Brücken	94715 30	— —	109671 08	109671 08	109671 08	109671 08	109671 08	109671 08	131990 48	131990 48	131990 48	131990 48	131990 48	249633 84	270553 07	275553 07	275553 07	293553 07	304858 10	304858 10	304858 10	306268 99	306796 52	306796 52	306796 52	
VI	Tunnels	— —	94719 80	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	207254 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	211484 35	
VII	Oberbau nebst allen Nebensträngen u. zugehör. Ausweichen	774782 84	779624 30	780431 63	783547 97	783547 97	783547 97	783547 97	783547 97	938452 48	944428 90	953806 71	966019 47	967576 20	1972028 30	1994523 56	1970824 04	1972297 15	1996217 38	2012202 33	2014784 92	2019430 77	2028698 85	2041162 32	2041994 42	2042049 69	
VIII	Signale nebst dazu gehörigen Buden und Wärterwohnungen	59482 —	59871 10	60062 75	60485 90	60902 —	61229 99	61249 99	61249 99	58985 33	59063 33	59727 22	59727 22	59727 22	109056 80	116885 55	118791 71	118815 71	121052 73	128636 48	129117 86	130688 98	131327 85	131770 52	132339 02	134796 92	
IX	Bahnhöfe und Haltestellen nebst Zubehör an Gebäuden	312081 04	324159 89	324894 53	330327 31	337470 56	346614 60	352171 68	357919 41	354718 16	357939 —	369634 77	377033 28	377193 51	616001 45	702715 92	719743 87	726085 —	745877 73	767902 15	768365 26	774557 10	779983 21	788989 98	943006 73	978489 38	
X	Werkstattanlagen	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
XI	Ausserordentliche Anlagen, als Flussverlegungen u. s. w.	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	
XII	Betriebsmittel	464794 37	486951 40	487079 52	487237 92	487932 15	532298 25	568916 86	568916 86	646681 46	663444 69	667878 53	667878 53	667878 53	1165153 04	1253627 23	1441830 42	1480307 81	1638340 41	1822015 75	1829978 13	1903497 27	1935082 32	2168725 27	2171385 67	2178667 19	
XIII	Verwaltungskosten	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	5538 89	5538 89	5538 89	5538 89	5538 89	93648 16	96186 14	96186 14	96198 89	99506 39	96673 39	96673 39	96673 39	96673 39	96673 39	96673 39	96708 04	
XIV	Insgemein	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	12551 50	12551 56	12551 50	12718 85	12718 85	72416 07	72939 31	78054 06	78055 06	78266 66	79022 76	79022 76	79022 76	79022 76	79022 76	79022 76	79022 76	
XV	Etwaige Ausfälle beim Betriebe einer Strecke für Rechnung des Baufonds	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	20354 31	35048 12	35034 79	35034 79	33494 09	33494 09	33494 09	33494 09	33494 09	33494 09	33494 09	33494 09	
XVI	Zinsen während der Bauzeit	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	3243 46	3243 46	3243 46	3243 46	3243 46	142211 48	269936 05	275488 60	275530 50	277747 90	277961 40	277961 40	277966 40	277966 40	282023 —	282023 —	282023 —	
XVII	Coursverluste	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	765 —	765 —	765 —	765 —	765 —	765 —	765 —	5765 —	5765 —	5765 —	15515 —	15515 —	15015 —	15015 —	17015 —	17015 —	17015 —	
XVIII	Erste Dotirung der Reservefonds	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	— —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	60000 —	
	Summa	2238409 55	2325746 34	2323683 55	2330607 72	2338160 05	2391428 18	2433623 87	2440822 41	2924376 87	2952217 76	2978642 31	3004491 91	3006211 87	6313135 54	6718947 80	6939408 61	7001829 77	7237091 23	7502145 22	7530401 60	7725919 69	7785742 20	8051517 77	8207895 35	8257161 15	
	Blankenburger Hüttenbahn inclusive Zinsen während der Bauzeit	— —	— —	175933 82	187798 29	187798 29	187798 29	187798 29	187798 29																		
	Langenstein-Derenburg bis 31. Dezember 1880 gezahlt	— —	— —	2499617 37	2518406 01	2525958 34	2579226 47	2621422 16	2628620 70																		
									173504 90																		
									2802125 60																		

In dieser Summe sind die 1250000 M. à fonds perdu seitens der Herzoglich Braunschweig. Staatsregierung für den Bau der Bahnen Halberstadt-Blankenburg u. Harzbahn nicht enthalten.

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Bayerische
Staatsbibliothek
München

Blankenburg am Harz.

ALOIS SCHEDL
Buchbinderei
Schreib-u.Bürobedarf
MÜNCHEN, Ludwigstr.5

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Glanz, Werner

25 Betriebsjahre der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn vom 31. März 1873 bis 31. März 1898

Bad Harzburg 1898

40.6256
urn:nbn:de:bvb:12-bsb11856460-9